SKRZYDLATA POLSKA

NR 7 (710) ● 14. II. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ

AKT
WRĘCZENIA SZTANDARU
ZARZĄDOWI GŁÓWNEMU
AEROKLUBU
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ
LUDOWEJ

W UZNANIU ZASŁUG AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ W JEGO WIELOLETNIEJ DZIAŁALNOŚCI W ZAKRESIE SZKOLENIA KADR LOTNICZYCH ORAZ NA POLU ROZWOJU LOTNICTWA SPORTOWEGO POLSKI LUDOWEJ I ROZSŁAWIANIA POLSKICH SKRZYDEŁ WYBITNYMI OSIĄGNIĘCIAMI SPORTOWYMI

W IMIENIU MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

WRĘCZAM SZTANDAR ZARZĄDOWI GŁÓWNEMU
AEROKLUBU
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ
LUDOWEJ

NIECHAJ SZTANDAR TEN BĘDZIE SYMBOLEM OFIARNEJ PRACY TYSIĘCZNYCH RZESZ CZŁONKÓW AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ DLA DOBRA NASZEJ BUDUJĄCEJ SOCJALIZM OJCZYZNY

MINISTER OBRONY NARODOWEJ
MARIAN SPYCHALSKI
MARSZAŁEK POLSKI

WARSZAWA, DNIA 24 STYCZNIA 1965 ROKU

W czasie VII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL wiceminister Obrony Narodowej, szef Sztabu Generalnego, gen. broni Jerzy Bordziłowski wręczył prezesowi Aeroklubu PRL sztandar, nadany w imieniu Ministerstwa Obrony Narodowej przez ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana Spychalskiego. Na zdjęciu z prawej: Poczet Sztandarowy Aeroklubu PRL z nowym sztandarem. Wyżej. Reprodukcja aktu wręczenia sztandaru
Foto: B. Koszewski

ECHA LOTNIA

KAŻDY, kto był w niedzielę 24 stycznia w sali Klubu Oficerskiego w Warszawie i obserwował przebieg VII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL, musiał odczuć doniosłość i ogromną wagę tego dużej rangi wydarzenia w działalności naszego lotnictwa sportowego. Bo też można to z całą pewnością stwierdzić, że tak wysokiej rangi nie miał dotąd żaden walny Zjazd APRL. Zaszczycili go swą obecnością przedstawiciele kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej z szefem Sztabu Generalnego WP, wiceministrem Obrony Narodowej gen. broni Jerzym Bordziłowskim; wzięły w nim udział władze lotnictwa wojskowego i cywilnego oraz kierownicy bratnich, współpracujących z APRL-em organizacji społecznych. Tylu dostojnych gości nie zanotowano dotychczas na żadnym walnym zgromadzeniu stowarzyszenia.

Ale nie tylko ten fakt znamionował styczniowy Zjazd APRL. Wielkim jego wydarzeniem jest przede wszystkim wysoka ocena, jaką kierownictwo MON dało dotychczasowej działalności Aeroklubu PRL. Wyrazem czego był m. in. akt wręczenia sztandaru Zarządowi Głównemu APRL, nadanego Aeroklubowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przez Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Mariana Spychalskiego. Jest to uznanie zasług Aeroklubu PRL w jego wieloletniej działalności w zakresie szkolenia kadr lotniczych oraz na polu rozwoju lotnictwa sportowego Polski Ludowej i rozsławiania polskich skrzydeł wybitnymi osiągnięciami sportowymi. Sztandar ten będzie zawsze symbolem ofiarnej pracy tysięcznych rzesz członków Aeroklubu PRL dla dobra naszej budującej socjalizm Ojczyzny. Jest to cenny dar, który na nowym etapie działalności lotnictwa sportowego zobowiązuje całe nasze Stowarzyszenie do jeszcze lepszej i wydajniejszej pracy.

O tym nowym etapie pracy, o nowych zadaniach stojących przed APRL w wychowaniu swoich członków i krzewieniu wśród społeczeństwa wiedzy lotniczej i sportów lotniczych, mówił na Zjeździe gen. broni Jerzy Bordziłowski, który nakreślił główne zadania stojące przed Aeroklubem PRL. Działalność APRL — stwierdził gen. Bordziłowski winna zmierzać w trzech zasadniczych kierunkach: pierwszy — to rozwój sportu szybowcowego, samolotowego, spadochronowego, balonowego oraz modelarstwa wyczynowego, drugi — to przygotowanie młodych kadr lotniczych, które zasilą szeregi podchorążych oficerskich szkół lotniczych i żołnierzy innych jednostek i trzeci — to przygotowanie kadr dla nieustannie rozwijającego się lotnictwa cywilnego i innych dziedzin gospodarki państwa oraz świadczenie usług społeczno-gospodarczych dla kraju. Ponadto — mówił gen. Bordziłowski — widzimy potrzebę szerszego rozwijania pracy ideowo-wychowawczej. Młodzież uczymy nie tylko latania, ale także przyswajamy jej poczucie współodpowiedzialności za losy naszego kraju, za jego siłę i rozwój.

Sprawy ideowo-wychowawcze były też dominującym akcentem Krajowego Zjazdu. Problematyce tej poświęcono wiele uwagi, zarówno w referatach i w dyskusji. Znalazło to również mocny wyraz w uchwale VII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL, w której czytamy m. in.:

„Krajowy Zjazd jest przekonany, że realizacja nakreślonego programu, w oparciu o zalecenia i wytyczne władz nadzorujących przyczyni się do pełnego wykonania zadań Aeroklubu PRL wobec Państwa, zapewni dalszy rozwój lotnictwa sportowego i przysporzy naszej Ojczyźnie wielu dalszych sukcesów na arenie międzynarodowej.

Myślą przewodnią wszystkich poczynań władz Stowarzyszenia, ogółu działaczy, członków i pracowników winna być pełna świadomość statutowego obowiązku wychowywania członków Aeroklubu PRL na pełnowartościowych obywateli naszej Ojczyzny, w oparciu o programowe założenie budowy socjalizmu w naszym kraju".

Materiały VII Zjazdu APRL mają ważne znaczenie dla dalszej działalności naszej organizacji i całego lotnictwa sportowego. Winny one też być przedmiotem szczególnej uwagi wszystkich członków organizacji. Zawarte są w nich zadania, zarówno dla dnia dzisiejszego jak i dla przyszłości sportu lotniczego w Polsce. Na ile bowiem potrafimy wykorzystać zdobyte doświadczenia, wyciągnąć wnioski zarówno z sukcesów jak i z niedostatków, na tyle lepiej, bardziej prawidłowo będziemy realizować nowe kierunki i zamierzenia na przyszłość uchwalone na Zjeździe.

Ikarus

W SKRÓCIE

DOBIEGAJĄ końca prace w stoczni rzecznej w Gdańsku przy budowie pierwszego polskiego wodolotu. Jest on zaprojektowany przez prof. L. Kobylińskiego z Politechniki Gdańskiej. Wodolot zostanie oddany do eksploatacji w czerwcu br., w dniu Święta Morza. Będzie on rozwijał prędkość około 70 km/h i jednorazowo zabierał na pokład 70 pasażerów. Statek ten zostanie przeznaczony do utrzymywania komunikacji pasażerskiej na Zalewie Szczecińskim.

*

SAMOLOTY olsztyńskiego zespołu lotnictwa sanitarnego wykonały w ub. roku 423 loty, lądując w kilkudziesięciu miejscowościach województwa. Łącznie przeleciały one blisko 60 000 km. Pierwszy w tym roku lot został wykonany na trasie Olsztyn — Węgorzewo — Warszawa. Samolot sanitarny przewiózł z Węgorzewa do Warszawy 14-letnią dziewczynkę z wrodzonym zwichnięciem obu stawów biodrowych.

*

RADZIECCY kosmonauci Herman Titow, Walery Bykowski, Paweł Popowicz, Adrian Nikołajew i Walentyna Tiereszkowa-Nikołajewa nadesłali serdeczne życzenia mieszkańcom Sieradza, w związku z 20 rocznicą wyzwolenia Ziemi Sieradzkiej. Żywe kontakty, jakie sieradzanie utrzymują ze słynnymi kosmonautami, nawiązane zostały dwa lata temu, podczas pobytu w tym mieście Walerego Bykowskiego. Pozdrowienia z okazji rocznicy wyzwolenia nadesłał także prof. Ary Szternfeld, który — jak wiadomo — spędził w Sieradzu swoje dzieciństwo.

*

Z OKAZJI 40-lecia pracy naukowej doc. dra Kazimierza Kordylewskiego krakowski oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego zgotował dla swych członków i sympatyków prelekcję na temat nowej astronomii w erze astronautyki. Prelegentem oraz komentatorem niezwykle ciekawego filmu (jedyna kopia w Polsce) ze zdjęciami Księżyca, dokonanymi z bliskiej odległości przez „Rangera-7", był jubilat.

*

W DOWÓDZTWIE Lotnictwa Operacyjnego odbyło się wspólne posiedzenie Rady Wojskowej Lotnictwa Operacyjnego i nieetatowego Zespołu Higieny i Bezpieczeństwa Lotów. Tematem posiedzenia były problemy zapewnienia pełnego bezpieczeństwa lotów, wobec rozwijającego się szybko postępu technicznego w lotnictwie, wzrastającej precyzyjności i złożoności nowoczesnego sprzętu i postępującego procesu komplikowania zadań lotniczych.

*

LOTNICZY Zespół Usług Gospodarczych posiada opracowany perspektywiczny plan rozwoju na lata 1965-70, co gwarantuje, że jego baza (40 samolotów) będzie mogła być w pełni wykorzystana. Jak wynika z obliczeń Ministerstwa Rolnictwa oraz Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego, prowadzone przez samoloty prace przy nawożeniu łąk i pól uprawnych oraz niszczeniu szkodników dały gospodarce narodowej w latach 1963 i 1964 zysk rzędu 2 mld zł. Plany działalności LZUG na lata 1966-70 przewidują czterokrotny wzrost wartości usług w porównaniu z ub. rokiem.

CO SŁYCHAĆ W LOCIE?

Poza Warszawą coraz większą rolę w przewozach pasażerów linii zagranicznych PLL „LOT" spełniać będą porty lotnicze w Gdańsku, Poznaniu i Krakowie. Wielu pasażerów będzie korzystało z bezpośrednich połączeń z zagranicy z tymi portami, między innymi od lipca br. zostanie uruchomione połączenie Helsinek i Sztokholmu z Gdańskiem.

Mając na względzie właściwą obsługę pasażerów oraz oszczędności dewizowe, w portach tych przeprowadzono szkolenie pracowników LOT-u z zakresu przepisów taryfowych, kalkulacji taryf i redakcji biletów lotniczych.

Jest to z pewnością dalszy krok w usprawnieniu i podniesieniu na wyższy poziom obsługi pasażerów LOT-u.

*

Polskie Radio w styczniu br. nadało po raz pierwszy krótki magazyn informacyjny o pracy PLL „LOT". Audycja ta będzie stałą pozycją, nadawaną co dwa tygodnie.

*

Delegacja młodzieży polskiej na IX Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów w Algierze zostanie przewieziona samolotami PLL „LOT"

(KOB)

Z AEROKLUBU PRL

Przygotowania do Spadochronowych MŚ — 1966

Plan przygotowań polskich skoczków spadochronowych do kolejnych Spadochronowych Mistrzostw Świata, jakie rozegrane zostaną w 1966 roku w NRD, poza zimowym obozem kondycyjnym kadry przewiduje się w br. miesięczne zgrupowanie treningowe w czerwcu w Krośnie. Obóz ten będzie jednocześnie przygotowaniem naszej reprezentacji do udziału w zawodach o Puchar Adriatyku w Jugosławii.

Nowy silnik modelarski Zeissa

W Ośrodku modelarskim APRL przeprowadzane są próby eksploatacyjne nowego silnika modelarskiego, wyprodukowanego przez zakłady Zeiss w NRD. Silniczek ten, o pojemności 3,5 cm³ i zapłonie żarowym, przekazany został do prób przez Centralną Składnicę Harcerską i w przypadku uzyskania pozytywnej oceny specjalistów sprowadzony będzie z NRD dla naszych modelarzy.

Ulgi dla kandydatów do diamentów?

Czynione są kroki mające na celu uzyskanie dla pilotów szybowcowych wyjeżdżających do ośrodków lotów falowych zniżek w przejazdach kolejowych. Lista ewentualnych zniżek objąć ma około 100 szybowników.

Loty wysokościowe nad Tatrami

Nasza druga, po Jeżowie, „kopalnia diamentów" szybowcowych w Nowym Targu zanotowała nowe sukcesy. Korzystając z wiatru halnego i powstałej „fali" szereg pilotów uzyskało w dniu 29.I.br. bardzo dobre wyniki w lotach wysokościowych. Stanisław Kostka z Aeroklubu Gdańskiego uzupełnił komplet diamentów w złotej odznace szybowcowej, osiągając wysokość absolutną 7 700 m. Jest to już druga diamentowa odznaka w tym roku. Jacek Ombach — Aeroklub Podhalański (Nowy Sącz) — zdobył warunek do złotej odznaki szybowcowej i diament osiągając wysokość 7 500 m. Paweł Szpotowski — Szkoła Szybowcowa „Żar" — zdobył pierwszy diament — wysokość 7 300 m, a Marek Szopiński (N. Targ) warunek wysokościowy do złotej odznaki — wys. 4 800 m.

Najlepszy rezultat — wysokość 9 100 m i drugi diament uzyskał pilot Aeroklubu Tatrzańskiego Stanisław Siemek.

Z wyników tych widać, że polscy szybownicy ciągle umacniają swoją pierwszą pozycję na świecie w ilości posiadanych odznak diamentowych. Pogotowie „falawe" w Nowym Targu i Jeżowie trwa.

Klub Lotniczy w Zielonej Górze

Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze posiada jeden z najładniejszych na terenie kraju klubów lotniczych. Klub ten jest miejscem pracy sekcji rakietowej, znajduje się w nim dostępna dla członków aeroklubu ciemnia fotograficzna, sala projekcyjna i sala zajęć modelarskich..

W ramach samoobsługi można wypić tam również kawę. Adres klubu — Zielona Góra, ul. Dąbrówki 2.

Białe wakacje w Inowrocławiu

Komenda Hufca ZHP, Dom Kultury Dzieci i Młodzieży, Towarzystwo Przyjaciół Dzieci i Aeroklub Kujawski zorganizowały w czasie świątecznej przerwy w nauce „ Białe Wakacje". W ramach tej imprezy ponad 400 dzieci zwiedziło lotnisko aeroklubu, odbyło się 14 spotkań z lotnikami i rozegrano 4 konkursy wiedzy o lotnictwie.

Wystawa prac modelarskich

W Garnizonowym Klubie Oficerskim w Radomiu zorganizowano wystawę prac modelarskich uczniów szkół radomskich, modelarzy Aeroklubu Radomskiego. Wystawa cieszyła się dużym powodzeniem, szczególnie wśród wycieczek szkolnych. a

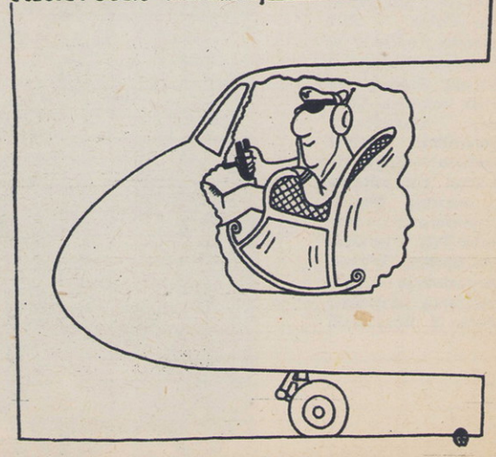
Lotnicy — saneczkarze

Przy Aeroklubie Jeleniogórskim zorganizowana została sekcja saneczkarska. Poczyniono już starania o zatwierdzenie jej w Polskim Związku Saneczkarskim. Jest to jeszcze jedna forma działalności w sezonie zimowym. Jesteśmy przekonani, że zyska ona wielu zwolenników również wśród uczestników zgrupowań falowych.

Odznaczenie dla Danuty Zachary

Doskonała szybowniczka, rekordzistka świata Danuta Zachara otrzymała w dniu 20 stycznia br z rąk prezesa Aeroklubu Krakowskiego R. Jaworowskiego nadany jej w ub. roku przez GKKFiT „Złoty Medal Za wybitne Osiągnięcia Sportowe" oraz dyplom FAI. Jak wiadomo, ustanowiła ona rekord w przelocie docelowo powrotnym długości 419 km w kategorii kobiet, klasie szybowców wielomiejscowych.

ALOJZY BUZIO ~lotnik znakomity



CHCEMY ABY AEROKLUB PRL POZYSKIWAŁ SPOŁECZEŃSTWO DLA LOTNICTWA

Wystąpienie Szefa Sztabu Generalnego, Wiceministra Obrony Narodowej, gen. broni Jerzego Bordziłowskiego na VII Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL

Przemawia wiceminister Obrony Narodowej, szef Sztabu Generalnego WP gen. broni Jerzy Bordziłowski.

Z okazji VII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL przekazuję Wam, a za Waszym pośrednictwem członkom i sympatykom lotnictwa sportowego, serdeczne pozdrowienia od ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana SPYCHALSKIEGO, od całego kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej i od wszystkich żołnierzy naszych ludowych sił zbrojnych.

Z wielką uwagą i sympatią śledzimy działalność Waszego stowarzyszenia.

Szczególne też znaczenie przywiązujemy do obrad obecnego Zjazdu. Sądzimy, że stanie się on dużej wagi wydarzeniem, określającym ambitne — zgodnie z możliwościami — drogi rozwojowe organizacji oraz gotowość coraz lepszego służenia i działania dla dobra i siły obronnej Polski Ludowej.

Zjazd Aeroklubu odbywa się w historycznym okresie dwudziestolecia Polski Ludowej, podsumowaniem którego były obrady IV Zjazdu Partii. Naród polski na swej drodze rozwoju osiągnął poważne sukcesy w budownictwie socjalizmu. Nie przyszły mu one łatwo, wiele trudności zostało pokonanych, wiele jeszcze jest do pokonania. Uchwały Zjazdu Partii nakreśliły nam program działania na najbliższe lata.

Rok bieżący obchodzimy równocześnie jako rok zwycięstwa, w którym mija 20 lat od chwili rozgromienia faszyzmu.

Wiele miast i wsi polskich uroczyście obchodzi rocznicę dni swego wyzwolenia, 20 lat temu rozwijała się wielka styczniowa ofensywa — zwycięska Armia Radziecka i walczące obok niej 400-tysięczne Ludowe Wojsko Polskie niosły wolność umęczonej Ojczyźnie, przywracały Polsce stare ziemie piastowskie nad Odrą, Nysą Łużycką i Bałtykiem. 20 lat temu Ludowe Wojsko Polskie kontynuowało swój sławny szlak bojowy rozpoczęty pod Lenino i w bitwach partyzanckich, aby go skończyć nad Łabą i na przedmieściach Pragi Czeskiej, aby rozgromienie faszyzmu uwieńczyć polskimi sztandarami na gruzach Berlina, jedynymi obok sztandarów radzieckich i zadokumentować w ten sposób słuszność i dalekowzroczność polityki Polskiej Partii Robotniczej.

20 lat już minęło, jak Wojsko Polskie stanęło na straży naszych granic, a Rewolucja Socjalistyczna ogarnęła naród polski przekształcając do gruntu jego życie.

Ale pomimo tych 20 lat od osiągnięcia zwycięstwa groźba wojny nie została pogrzebana. Problem wojny i pokoju, walka o wyeliminowanie przemocy zbrojnej ze stosunków międzyludzkich, nie schodzi z porządku dnia życia narodów. Siła militarna Związku Radzieckiego, Polski i innych krajów socjalistycznych jest ważkim argumentem w tej walce, ona powstrzymuje awanturnicze koła imperialistów przed agresją i rozpętaniem wojny, ona ochrania pokojowe budownictwo socjalizmu. Sytuacja jest taka, że w obecnych warunkach historycznych przy istnieniu obozu imperialistycznego państwa socjalistyczne zmuszone są nieustannie umacniać swe siły obronne właśnie po to, aby przekreślić nadzieje i szanse imperialistycznych militarystów na ich zwycięstwo w konflikcie zbrojnym, ochronić pokój i uratować ludzkość od zniszczeń jądrowych.

Musimy być ciągle czujni w obliczu zbrojeń krajów imperialistycznych, a zwłaszcza knowań wojennych USA i NRF, musimy widzieć groźbę narastania wpływów zachodnioniemieckich w NATO, uparte dążenie do zdobycia przez Bonn broni nuklearnej oraz błędne plany w tym zakresie (mam tu na myśli choćby plany Trettnera), w pełni popierane przez Stany Zjednoczone.

Dlatego nieustannie umacniamy naszą obronność i jako cała wspólnota państw socjalistycznych i jako każdy kraj naszego obozu.

Wyrazem tego były obrady Doradczego Komitetu Politycznego Państw — Stron Układu Warszawskiego w Warszawie.

Państwa Układu Warszawskiego jeszcze raz przestrzegły świat przed dążeniami sił imperialistycznych do zaostrzenia sytuacji międzynarodowej. Wskazały one na niebezpieczną grę tych sił w stosunku do Kuby i Wietnamu północnego, rozszerzanie wojny w Wietnamie południowym, interwencję w Kongo, prowokacje na Borneo.

Z całą mocą podkreślano także w czasie obrad narastające niebezpieczeństwo żądań broni jądrowej ze strony odwetowców zachodnioniemieckich.

Państwa — Strony Układu Warszawskiego ponownie wyraziły poparcie dla wszelkich inicjatyw pokojowych wysuwanych przez poszczególne kraje socjalistyczne i wyraźnie ostrzegły państwa członkowskie Paktu Atlantyckiego, że utworzenie wielostronnych sił sojuszu zachodniego w jakiejkolwiek formie spotka się z podjęciem niezbędnych środków obronnych ze strony państw socjalistycznych.

Doceniając grożące niebezpieczeństwo, rozwijamy i umacniamy system obronny naszej Ojczyzny. Dziś w wypadku konfliktu zbrojnego nie będzie tylko takiego frontu walki, jaki istniał w pierwszej, a nawet w drugiej wojnie światowej, frontu zewnętrznego, Broń rakietowo-jądrowa osiągnęła taką siłę wybuchu i taki zasięg, że praktycznie każde miejsce na kuli ziemskiej jest dla niej osiągalne. Dlatego obecnie o bezpieczeństwie kraju decydują nie tylko siły zbrojne, ale także i to w niemniejszym stopniu obronnie zorganizowane społeczeństwo. Stąd wynika z jednej strony potrzeba ciągłej modernizacji i doskonalenia wojsk operacyjnych, przeznaczonych do wykonywania zadań w ramach Zjednoczonych Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego, a z drugiej strony konieczność rozwijania i umacniania systemu Obrony Terytorium Kraju, to znaczy: wojsk tego systemu, oddziałów zmilitaryzowanych i oddziałów samoobrony ludności, a także przygotowania pod tym względem wszystkich obywateli oraz wszystkich ogniw politycznych, administracyjnych, gospodarczych i społecznych w państwie.

Ale gotowość organizacyjna jeszcze nie wystarcza do osiągnięcia pełnej gotowości obronnej, równie potrzebna jest gotowość polityczna — to znaczy przekonanie każdego obywatela o słuszności i celowości wysiłku obronnego, a więc kształtowanie w nim głębokiego poczucia odpowiedzialności za losy kraju i zrozumienia konieczności osobistego zaangażowania się na określonym odcinku w umacnianie obronności, w imię jak najszerzej pojętego obywatelskiego, patriotycznego i internacjonalistycznego obowiązku.

Niemałą rolę w dziedzinie rozwijania idei ludowej obronności wśród społeczeństwa spełniają organizacje polityczne i społeczne, a zwłaszcza te organizacje społeczne, które już dziś świadczą konkretne usługi na rzecz obronności kraju. Są to przede wszystkim organizacje działające w składzie komitetów koordynacyjnych, takie jak: Liga Obrony Kraju, Polski Czerwony Krzyż, Związek Ochotniczej Straży Pożarnej, Ochotnicza Rezerwa Milicji Obywatelskiej i Polski Związek Krótkofalowców.

W układzie tych organizacji poważną rolę odgrywa APRL, który zajmuje się, choć nieco w odmiennej formie, ale bardzo istotnym odcinkiem obronności kraju w dziedzinie lotnictwa.

Dokończenie na stronie 4

Fragment sali obrad VII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL. Na pierwszym planie delegaci aeroklubów regionalnych.

Trzeba podkreślić trzy główne kierunki działania aeroklubu.

Pierwszy kierunek to działalność sportowa, można powiedzieć, dość różnorodna, rozwijająca się w zakresie sportu szybowcowego, samolotowego, spadochronowego, balonowego oraz modelarstwa wyczynowego. Wszyscy dumni jesteśmy z osiągnięć Waszej organizacji w tej dziedzinie. Sportowa działalność APRL rozsławia co roku polskie skrzydła na całym świecie. Szeroko poza granicami kraju znane są nazwiska Edwarda Makuli, Jerzego Popiela, Pelagii Majewskiej, Stanisława Kasperka, Jerzego Łoboddy, Zbigniewa Burzyńskiego, Stanisława Żurada i wielu, wielu innych, których nie sposób tutaj wymienić.

Niezależnie jednak od mistrzów sportu lotniczego, mamy coraz większe rzesze trenujących pilotów i skoczków spadochronowych oraz miłośników modelarstwa, którzy stwarzają szeroką bazę dla wyrastania przyszłych rekordzistów, a także zdobywców diamentów oraz złotych i srebrnych odznak szybowcowych. Ważnym zadaniem jest zabezpieczenie im właściwych warunków szkolenia i treningów.

Chciałbym jednak mocno podkreślić, że tak szeroko rozwijany przez Was sport lotniczy ma również bardzo poważny aspekt obronny, tworzy on i utrzymuje w kondycji lotniczej nasze rezerwy, tak przecież potrzebne w wypadku zagrożenia kraju i konfliktu zbrojnego. O tym aspekcie pięknej działalności sportu lotniczego zapominać nie wolno.

Drugi kierunek działalności to przygotowywanie młodych kadr lotniczych. Wielu członków APRL trafia do oficerskich szkół lotniczych i jednostek powietrzno-desantowych. Realizowanie zadań na tym odcinku jest równocześnie konkretnym wkładem Waszego stowarzyszenia w wychowanie obronne młodzieży. Sport szybowcowy, samolotowy i spadochronowy wyrabia wśród młodzieży odwagę, przytomność umysłu, szybką orientację, wytrwałość i upór w pokonywaniu trudności. Pogłębia on także umiejętności politechniczne młodzieży, przysposabiając ją już w okresie stawiania pierwszych kroków w lotnictwie, począwszy od masowo rozwiniętych modelarni, do praktycznego zetknięcia się z coraz bardziej skomplikowanym sprzętem technicznym. Tak więc Lotnicze Przysposobienie Wojskowe spełnia dwojaką funkcję: przygotowania pod względem fachowym i psychicznym do wypełniania obowiązku obrony Ojczyzny oraz upowszechniania wiedzy technicznej niezbędnej dla szybko modernizującej się gospodarki socjalistycznej.

Trzeci kierunek działania APRL to właśnie przygotowywanie kadr dla nieustannie rozwijającego się lotnictwa cywilnego i innych dziedzin gospodarki państwa oraz świadczenie usług społeczno-gospodarczych dla kraju.

Zarówno wkład w rozwój transportu i łączności powietrznej, niesienie pomocy sanitarnej jak i opylanie pól, lasów i łąk, patrolowanie terenu z powietrza w okresie klęsk żywiołowych, a także udział w akcjach propagandowych mają duże znaczenie dla usprawniania poszczególnych dziedzin naszej gospodarki i podnoszą rangę APRL w oczach społeczeństwa. Ale i ta dziedzina działania ma także aspekt obronny.

Wdrażanie kadry APRL do tego typu działalności, wiązanie tej działalności z potrzebami poszczególnych województw, przygotowuje tę kadrę również do wykonywania zadań obronnych na rzecz określonych regionów. Zadania obronne rozumiemy szeroko. Będzie to zarówno udział w walce z klęskami żywiołowymi i w pokonywaniu różnych przeciwności, a także rozwinięcie tych czynności w warunkach zagrożenia z zewnątrz. W tym świetle zarysowuje się wyraźnie znaczenie ścisłego współdziałania aeroklubów regionalnych z wojewódzkimi radami narodowymi i sztabami wojskowymi.

Właściwe realizowanie tych głównych kierunków wymaga jeszcze większej konsolidacji całej organizacji, zwłaszcza jej wypróbowanej kadry i ofiarnych działaczy społecznych. Inspiratorską rolę w tej dziedzinie powinny spełniać władze społeczne, organizacje partyjne i aparat polityczno - propagandowy Aeroklubu. Wszystkie te ogniwa społeczno-politycznego frontu działania mają do wykonania ważną rolę wychowawczą. Doceniamy dotychczasowy, codzienny wysiłek w ugruntowywaniu postaw moralno-politycznych kadry i pilotów, ale widzimy jednocześnie potrzebę szerszego rozwijania pracy ideowo-wychowawczej. Młodzież uczymy nie tylko latania, ale także przyswajamy jej poczucie współodpowiedzialności za losy naszego kraju, za jego siłę i rozwój. W codziennej pracy wychowujemy ją na patriotów, oddanych idei naszego socjalistycznego budownictwa, śmiałych, odważnych i bezkompromisowych bojowników w walce z występującymi jeszcze trudnościami i przeciwnościami codziennego życia, znającą naszą chlubną, postępową przeszłość i porywające karty historii z dziejów walk o narodowe i społeczne wyzwolenie, młodzież rozumiejącą nową rzeczywistość i widzącą wyraźnie socjalistyczną perspektywę swej Ojczyzny.

Proces wychowania jest długotrwały, bardziej złożony, aniżeli nauczenie samego latania. I dlatego przywiązujemy tak dużą wagę do dalszego rozwijania pracy wychowawczej, prowadzonej przez kadrę instruktorską APRL. Wytyczną w tej dziedzinie są nadal aktualne uchwały XIII Plenum KC PZPR, dotyczące działalności ideologicznej.

Obok zadań wychowawczych poważne znaczenie w pracy wewnątrzorganizacyjnej ma właściwe gospodarowanie i najefektywniejsze wykorzystanie środków będących w dyspozycji stowarzyszenia.

Zachodzi w związku z tym potrzeba dalszego doskonalenia pracy aparatu finansowo-gospodarczego w kierunku coraz bardziej racjonalnego gospodarowania mieniem Aeroklubu, dotacją państwową oraz udzielenia większej uwagi problemowi wygospodarowywania dochodów własnych i konsekwentnego egzekwowania ze strony członków świadczeń należnych stowarzyszeniu.

Równolegle z przegrupowaniem sił i środków Aeroklub powinien nieustannie ulepszać styl i formy swego działania. Chodzi tutaj o umacnianie wszystkich ogniw organizacyjnych, stwarzanie im warunków dla rozwoju inicjatyw, zwalczania biurokratyzmu i efekciarstwa. Wobec braków cechować powinien nas twórczy niepokój, ciągłe dążenie do konsekwentnego ich usuwania.

W codziennej działalności powinniśmy jeszcze szerzej opierać się o bieżące i programowe zadania partii, korzystając z jej oceny sytuacji i poszczególnych zjawisk zachodzących w kraju i na arenie międzynarodowej. Właściwe zrozumienie i popularyzacja polityki partii wpłynie niewątpliwie na dalsze doskonalenie działalności Aeroklubu.

Chcemy, by Aeroklub PRL nadal rozwijał masową działalność społeczną wśród społeczeństwa, pozyskując je dla spraw naszego lotnictwa.

Pragniemy, by stowarzyszenie Wasze w dalszym ciągu realnie i konkretnie pomagało Siłom Zbrojnym zarówno w zakresie przygotowania kadr do lotnictwa wojskowego i jednostek desantowych, jak i dla potrzeb rozwijającego się systemu obrony terytorium kraju.

Chcemy, by jeszcze pomyślniej rozwijała się działalność sportowa Aeroklubu, by przysparzała ona dalszej chwały tej pięknej dziedzinie sportu.

Ministerstwo Obrony Narodowej ceni działalność Aeroklubu, który uważa za jedno z ważnych ogniw wychowania i przygotowania obronnego szerokich kręgów ludności, zwłaszcza młodzieży.

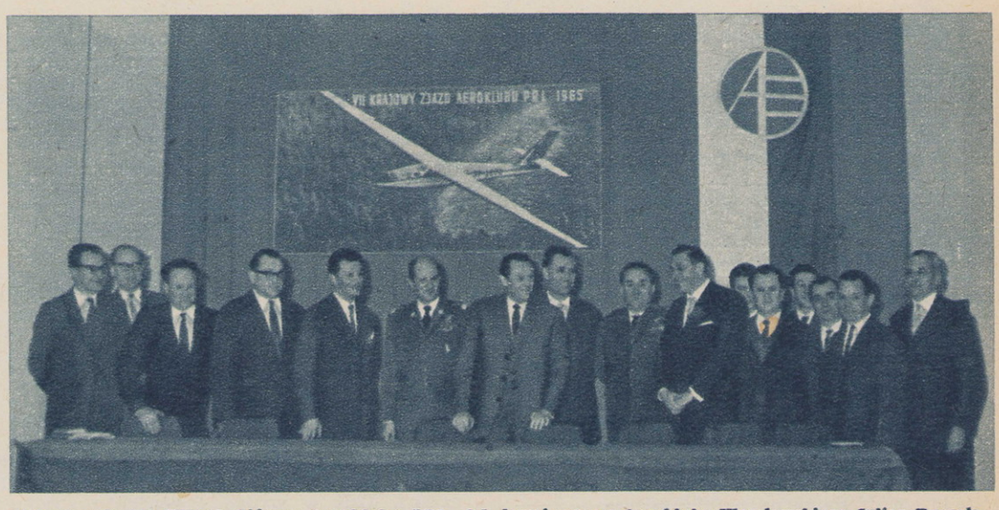
Odnosimy się z dużym uznaniem dla wysiłków aktywu społecznego i aparatu etatowego. Wyrazem tego uznania dla Waszego stowarzyszenia jest nadanie mu w dniu dzisiejszym sztandaru przez Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana Spychalskiego.

Jesteśmy przekonani, że działacze APRL podejmą postawione zadania ze zrozumieniem, że okażą należyte poparcie do wybranego dziś kierownictwa i przyczynią się, pozyskując szerokie rzesze nowych członków, do osiągnięcia dalszego postępu w rozwoju Aeroklubu.

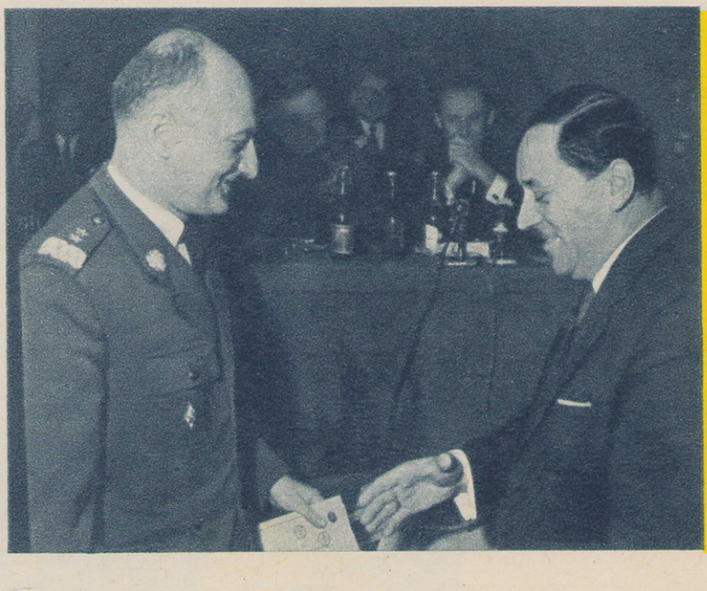
W realizowaniu tych zadań Aeroklub PRL zawsze może liczyć na pomoc i poparcie Partii oraz Ministerstwa Obrony Narodowej.

Życzymy wszystkim członkom APRL, aby działalność Wasza zawsze i jak najbardziej skutecznie służyła sprawie wychowania patriotycznego i ludowej obronności, sprawie pokoju i socjalizmu.

Życzymy wszystkim delegatom na Zjazd owocnych obrad.



Nowo wybrany Zarząd Główny Aeroklubu PRL. Od lewej: prezes Aeroklubu Wrocławskiego Julian Buczak, prezes Aeroklubu Rzeszowskiego Julian Burdzel, prezes Aeroklubu Gdańskiego prof. Zygmunt Franaszczuk, skarbnik APRL mgr inż. Wiktor Leja, prezes APRL Stefan Antosiewicz, dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz, zastępca przewodniczącego Komisji Planowania mgr Józef Olszewski, prezes honorowy Aeroklubu Krakowskiego mgr Jan Antonisz zak, sekretarz generalny APRL ppłk pil. Krzysztof Doniglewicz, zastępca przewodniczącego GKKFiT Józef Rutkowski, prezes Aeroklubu Śląskiego mgr inż. Edward Makula, zastępca dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego mgr inż. Jan Staszel, mjr pil. Bronisław Arabski, prezes Aeroklubu Wrocławskiego Franciszek Mularski, zastępca skarbnika APRL mgr Jerzy R. Konieczny, mgr inż. Julian Bojanowski.



Minister Komunikacji mgr inż. Piotr Lewiński wręcza dowódcy Wojsk OPK gen. dyw. pil. Czesławowi Mankiewiczowi Diamentową Odznakę Szybowcową wraz z dyplomem (z lewej).

LIST UCZESTNIKÓW VII KRAJOWEGO ZJAZDU AEROKLUBU PRL DO MINISTRA OBRONY NARODOWEJ MARSZAŁKA POLSKI MARIANA SPYCHALSKIEGO

Minister Obrony Narodowej
Marszałek Polski Marian Spychalski
Warszawa

VII Krajowy Zjazd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, obradujący w dniu 24 stycznia 1965 roku w Warszawie, przesyła Wam, Obywatelu Marszałku, gorące pozdrowienia.

Aktyw lotnictwa sportowego wyraża radość z przyznania sztandaru Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL i wysokiej oceny rezultatów jego działalności, dokonanej przez przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej. Cieszymy się, że nasza praca wychowawcza i wyszkoleniowa przyczyniła się do nasycania kadr ludowego lotnictwa wojskowego coraz lepiej przygotowaną do odpowiedzialnej służby młodzieżą. Cieszymy się, że nasze sportowe osiągnięcia rozsławiają na świecie dobre imię naszej Socjalistycznej Ojczyzny. Cieszymy się, że nasze usługi typu gospodarczego przynoszą gospodarce narodowej coraz to większe korzyści.

Zdajemy sobie sprawę, że osiągnięcia te stały się możliwe dzięki troskliwej opiece, jaką odczuwa nasze lotnictwo sportowe ze strony Partii i Rządu oraz ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej.

Mamy jednocześnie pełną świadomość niedociągnięć występujących w naszej pracy, oszczędnego gospodarowania powierzonym nam mieniem państwowym i coraz skuteczniejszego oddziaływania na tysięczne rzesze naszych członków.

Pragniemy zapewnić Obywatela Marszałka, że dołożymy wszelkich starań i wysiłków, aby korzystając z dalszej Jego opieki nadal godnie wykonywać stawiane przed nami zadania dla rozwoju naszej organizacji i wzmacniania sił obronnych naszej Socjalistycznej Ojczyzny Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W imieniu
VII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL
Prezes
Stefan Antosiewicz

Z WYSTĄPIEŃ W DYSKUSJI NA ZJEŹDZIE

MICHAŁ KIC — Aeroklub Stalowowolski. Występował w imieniu czterech aeroklubów woj. rzeszowskiego (Stalowa Wola, Mielec, Rzeszów, Krosno). Przypomniał, że rejon — bogaty w tradycje lotnicze — ma i w ostatnim dwudziestoleciu wiele sukcesów do zanotowania. Stało się tak między innymi dzięki mrówczej pracy działaczy. U podstaw tych osiągnięć leży też współpraca aeroklubów województwa rzeszowskiego, wspólne koncepcje, problemy i przedsięwzięcia. Przedstawił m. in. propozycje nowych form organizacyjnych kół lotniczych, według których koła należy podzielić na przyszkolne modelarnie oraz koła ogólnolotnicze przy zakładach. Nie należy natomiast wprowadzać odpłatności za materiały modelarskie, a jeśli tak, to trzeba pamiętać o skromnych kieszeniach uczniowskich.

KAROL MAJKOWSKI — Aeroklub Łódzki. Dzięki pomocy państwa i generalnie słusznej polityce aeroklubowej Aeroklub Łódzki zanotował na swym koncie w ostatnich latach wiele cennych sukcesów, tak w zakresie szkolenia i treningu jak inwestycji i remontów. Przedstawił wiele propozycji i wniosków, m. in. scentralizować zakupy pomocniczego sprzętu lotniczego, takiego jak hełmofony itp., położyć nacisk na radiofonizację lotnictwa, zapewnić większą opiekę modelarstwu, wprowadzić ryczałty jako podstawę pracy w aeroklubach, dochody ponadplanowe APRL przeznaczać na działalność aeroklubów regionalnych.

LUDOMIR HOŁDOWSKI — Aeroklub Poznański. Współczynnikami asekuractwa i strachu nazwał dotychczasową politykę resursową w zakresie sprzętu latającego — szybowców, samolotów i silników lotniczych. Dla przykładu powiedział, że polskie szybowce za granicą posiadają resurs 3—4 razy większy niż w kraju. By zmienić tę paradoksalną sytuację, należy m. in. zainteresować przedłużaniem resursów mechaników przez stworzenie systemu bodźców materialnych. Należy zrewidować służbę kontroli ruchu na lotniskach aeroklubowych. Stanowisko zawiadowcy jest tam nieproduktywne i jest co najwyżej źródłem nielogicznych decyzji i lekkomyślnego zawieszania lotów. Obowiązki te mogą przejąć z powodzeniem szefowie wyszkolenia. Modelarstwo rakietowe w dotychczasowych formach jest tylko niebezpieczną zabawą narażającą zdrowie, a nawet życie młodzieży, która obecnie prześciga się w produkowaniu coraz to silniejszych bomb. Sprawą nie cierpiącą zwłoki winno być zainteresowanie odpowiednich wytwórni, które produkowałyby znormalizowane ładunki napędzające modele rakiet. Podkreślił, że mimo tego rodzaju niedociągnięć dotychczasowa działalność aeroklubowa jest źródłem wielu sukcesów lotnictwa sportowego.

FRANCISZEK KUKLIŃSKI — Aeroklub Bydgoski. Generalnie popierał założenia referatu sprawozdawczego i działalność stowarzyszenia. Widzi jednak wiele nowych, szczegółowych możliwości i dróg zmierzających do poprawienia pracy Aeroklubu PRL. Należy więc silniej związać członków kół lotniczych z aeroklubami poprzez atrakcyjne formy działalności i propagandy oraz zawiązywać i zacieśniać współpracę z takimi organizacjami społecznymi jak ZHP, ZMW, ZMS i inne. Ostrej krytyce poddał dotychczasową propagandę lotnictwa, czego namacalnym dowodem był choćby brak odpowiednich informacji z ostatnich szybowcowych mistrzostw świata w Argentynie. Postulował, by: cofnąć zakaz przewożenia pasażerów na szybowcach i samolotach sportowych, ze względów ekonomicznych lotnictwo sanitarne i gospodarcze skoncentrować w aeroklubach, zabezpieczyć personel techniczny i lotniczy w tzw. sorty mundurowe. Mówił też o braku bodźców ekonomicznych przy podwyższaniu kwalifikacji. Wszyscy pracownicy lotnictwa należeć powinni do jednych i swoich związków zawodowych. Proponował, aby dochody własne aeroklubu przeznaczać na mieszkania dla jego pracowników itp.

Dokończenie na stronie 6

Minister Komunikacji mgr inż. Piotr Lewiński wręcza prezesowi Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie doc. inż. Henrykowi Górce dyplom im. Paula Tissandier'a. Po prawej: Jedna ze stron Sztandaru Aeroklubu PRL nadanego w czasie obrad.

Kilka Refleksji

Od ostatniego zjazdu krajowego, wówczas jeszcze walnego zgromadzenia, minęło nieco ponad dwa lata. W okresie międzyzjazdowym Aeroklub PRL zanotował na swoim lotniczym koncie wiele osiągnięć społecznych oraz sportowych i to na skalę światową. Wyrazem tego było między innymi wręczenie przyznanych przez Międzynarodową Federację Lotniczą dyplomów im. Paula Tissandier'a oraz dyplomów za ustalone rekordy międzynarodowe w sporcie szybowcowym i samolotowym.

W imieniu ustępującego Zarządu Głównego zabrał głos prezes Aeroklubu PRL. Aczkolwiek jego wystąpienie ograniczyło się do zreferowania podstawowych elementów sprawozdania z działalności za miniony okres kadencji — obszerne bowiem sprawozdanie zostało przekazane wcześniej delegatom klubowym — to jednak zawierało pewne sformułowania dotyczące przyszłej działalności Aeroklubu PRL. Na uwagę zasługują w tym przypadku zadania i obowiązki, jakie czekają Stowarzyszenie w dziedzinie podnoszenia obronności kraju ze względu na powierzenie Aeroklubowi PRL konkretnych zadań w systemie Obrony Terytorialnej Kraju. W związku z tym koniecznie będzie dostosowanie organizacji szkolenia i treningu do wymagań współpracy w systemie OTK. „Koniecznym będzie — jak powiedział prezes Aeroklubu PRL — również zapewnienie ustalonej przez czynniki państwowe stałej gotowości APRL do wykonania w każdym czasie zadań na odcinku powszechnego systemu obrony terytorialnej i to zarówno w dziedzinie militarnej, jak również w zakresie współdziałania w kierowanych ze szczebla wojewódzkiego akcji społecznych, związanych z zapobieganiem i usuwaniem szkód, klęsk żywiołowych, powodzi, pożarów obszarów leśnych itp.".

Delegaci przybyli na VII Krajowy Zjazd dokonali przeglądu dotychczasowej pracy, często występując w imieniu dwóch, trzech czy też czterech aeroklubów regionalnych. Ich przemówienia cechowała troska o dobro Stowarzyszenia. Wiele uwagi zwracali na te elementy działalności klubowej, które wymagają bądź generalnej zmiany, bądź jedynie ulepszenia. Różne były więc wypowiedzi, przy czym przeważały rzeczowe, optymistyczne i skonkretyzowane głosy lotniczych gospodarzy klubowych. Zresztą całą dyskusję zjazdową zespalała atmosfera jedności Stowarzyszenia, poparta zwartością i jednolitością spojrzenia na codzienną pracę lotniczą.

Mówiono o głównym statutowym obowiązku wychowywania członków aeroklubów na pełnowartościowych obywateli naszego kraju, w oparciu o programowe założenia budowy socjalizmu, mówiono też, jak to zagadnienie wzrostu efektywności ekonomicznej i oszczędności objęte uchwałami XIV Plenum zobowiązywało aeroklubu do podejmowania niezbędnych kroków i starań o to, aby działalność Stowarzyszenia była bardziej oszczędna. W tym przypadku chodziło o usprawnienia organizacyjne, podnoszenie roli czynnika społecznego, poszukiwanie źródeł oszczędności finansowej. Wiele pomogła tutaj naszym klubom ogólnokrajowa akcja Lotniczych Czynów Dwudziestolecia, zainicjowana przez naszą redakcję.

Delegaci klubowi wiele miejsca w swoich wystąpieniach poświęcili poszczególnym dyscyplinom sportu lotniczego, jego czynnikom rozwoju, jak również problemom postępu technicznego w lotnictwie sportowym, tak bardzo ważnym, który warunkuje jego dalszy rozwój. Wiele uwagi poświęcono również zagadnieniom dyscypliny i bezpieczeństwa latania. Mówiono o tym, iż zwiększyło się zainteresowanie społeczeństwa lotnictwem. Przyczynił się do tego, z każdym rokiem coraz lepiej pracujący, aparat propagandy Aeroklubu PRL.

Reasumując należy stwierdzić, że VII Krajowy Zjazd był przeglądem sił całego Stowarzyszenia, tych sił, które jednocześnie są potencjalnym motorem dalszej, jeszcze intensywniejszej działalności Aeroklubu PRL. Tegoroczny Zjazd Krajowy miał uroczystą oprawę oraz bardzo wysoką rangę ze względu na obecność wysokich osobistości wojskowych i państwowych. Znaczenia i rangi tego Zjazdu nie uwypukliła jednak we właściwy sposób prasa stołeczna, a szczególnie młodzieżowa, do której mieć można o to pretensję.

Dokończenie ze strony 5

ZYGMUNT FRANASZCZUK — Aeroklub Gdański. Poparł gorąco wszystkie wypowiedzi przedmówców o niewątpliwych sukcesach Aeroklubu RPL i lotnictwa sportowego. Szczególną uwagę zwrócił jednak na wiele błędów, a nawet nonsensów występujących w dotychczasowej pracy. Między innymi mówił o: niemożliwości korzystania przez samoloty sportowe z pasów betonowych na aeroklubowych lotniskach, dalekim od ideału systemie remontów lotniczych, bezsensowości istnienia krakowskiego biura konstrukcyjnego APRL w dotychczasowych formach. Postulował wiele posunięć zmierzających do usprawnienia pracy aeroklubowej i zwrócenia baczniejszej uwagi na stronę ekonomiczną tej działalności. Należałoby lepiej wykorzystać LZUG, zastanowić się nad tanią produkcją samolotów, remonty silników powierzyć zakładom w Krośnie itp. Wyraził też niezadowolenie z rozejścia się dróg przemysłu lotniczego i lotnictwa sportowego.

EDWARD POPIOŁEK — Aeroklub Krakowski. Podnosząc fakt dużych dotacji państwa na lotnictwo stwierdził, że lotnictwo sportowe jest jedynym źródłem przygotowującym kandydatów do lotnictwa zawodowego, sanitarnego, gospodarczego i komunikacyjnego. Wstępne szkolenie kandydatów na szybowcach jest w dalszym ciągu kariery lotniczej bardziej korzystne, jeśli zawiera się w pełnym programie wyszkolenia do II klasy pilota szybowcowego, w przeciwieństwie do nowo wprowadzonego zapoznania się zaledwie z szybownictwem, wyrażającego się nalotem 5 godzin na szybowcach.

CZESŁAW ŁOJKO — Aeroklub Białostocki. Mówił o ważnej roli ideowego wychowania oraz o więzi pracy aeroklubowej z całokształtem życia. Szeroką współpraca w terenie winna być cechą działalności aeroklubów i źródłem nie tylko osiągnięć sportowych, ale i wysokiej pozycji społecznej lotnictwa. Podkreślił konieczność ożywienia kontaktów i współpracy Zarządu Głównego APRL i zarządów aeroklubów regionalnych.

JULIAN BUCZAK — Aeroklub Wrocławski. Dotychczasowe, niemałe sukcesy Aeroklubu PRL należy zwiększyć, szczególnie w zakresie wychowania technicznego. Jednym z czynników ogólnej politechnizacji młodzieży winno być modelarstwo lotnicze. By tak się stało, należy stworzyć ku temu odpowiednie możliwości. W perspektywie skorzystać na tym powinno wiele lotnictwo, nie tylko w zakresie świeżej myśli konstrukcyjnej. Trzeba na to oczywiście pewnych funduszy, ale na dobrze i szeroko pojęte lotnictwo nie powinno się skąpić dotacji. By polepszyć pracę, trzeba nie tylko wykorzystać miejscowe możliwości, ale przede wszystkim dać aeroklubom więcej inicjatywy. Ponadto: fundusze wypracowane przez aerokluby przeznaczać na ich rzecz, polepszyć pracę propagandy, organizować więcej imprez lotniczych, rajdów, pokazów, zawodów i wykorzystać je dla popularyzacji lotnictwa i dla zbliżenia lotnictwa do społeczeństwa. Postuluje, aby w Jeżowie Sudeckim, w ośrodku Aeroklubu Jeleniogórskiego, stworzyć międzynarodowy szybowcowy ośrodek, w którym mogliby szkolić się i trenować za dewizy piloci z innych krajów.

nie — OFICJAŁKI

Kiedy nowy nadany przez ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana Spychalskiego sztandar Aeroklubu PRL znalazł się w rękach pocztu w składzie: Pelagia Majewska, Edward Makula i Stanisław Kasperek — ktoś z zazdrością skomentował: nie ma to jak być sztandarową postacią w lotnictwie.

*

Gorący aplauz zgotowała sala gen. dyw. Czesławowi Mankiewiczowi, który otrzymał diamentową odznakę (dodajmy — chyba pierwszy wśród kilkuset posiadaczy jej na świecie w takim stopniu wojskowym). Fotoreporterzy jednak zajęci „robieniem" wiwatujących delegatów przegapili smaczny kąsek w... prezydium Zjazdu. Wiceminister Obrony Narodowej gen. broni Jerzy Bordziłowski bowiem, gratulując z całego serca nowemu diamentowemu pilotowi, ucałował go serdecznie.

*

Przewodnictwo Zjazdu powierzyli delegaci dotychczasowemu i obecnemu również wiceprezesowi APRL Józefowi Olszewskiemu. Solidaryzujemy się z licznymi głosami uczestników, że obrady prowadzone były energicznie i z wielkim taktem. Brawo! Dzięki temu Zjazd zakończył się około godziny dwudziestej i nikt z przyjezdnych nie miał kłopotów ze zdążeniem na „ostatni pociąg" (a pamiętamy to, pamiętamy).

*

Skoro mowa o przewodniczącym, trzeba bezstronnie stwierdzić, że organizacyjnie na Zjeździe wszystko grało. Nie było nawet tak powszechnego dziś kłopotu z maszynistkami. Mało tego. Większość materiałów była od ręki powielana i dostarczana zainteresowanym. Korzystali z tego nie tylko delegaci, ale także liczniejsi niż kiedykolwiek dziennikarze. Oby zawsze — stwierdziliśmy zgodnie — można było dostawać w APRLu materiały prasowe tak aktualne i tak szybko. Specjalną klasą błysnęła firma Koszewski-Jaśko (oficjalnie — fotolaboratorium APRL), dostarczając serwis fotograficzny jeszcze w trakcie obrad!

*

Może nie wszystkie słowa, które padły na Zjeździe, były na wagę złota, ale każde zostało skrupulatnie zanotowane przez protokołujące panie Lidię Golańską i Antoninę Burzyńską oraz utrwalone na taśmie magnetofonowej przez Jerzego Baranowskiego. Nie ma więc obawy, że czyjeś zdanie zostanie zapomniane.

*

Mniej śmiali delegaci skorzystali z zapewnienia, że wszystkie propozycje złożone do Komisji Wnioskowej zostaną rozpatrzone przez nowo wybrany Zarząd Główny i bardziej „wychyłkowe" postulaty sformułowali na piśmie. Czuję, że ZG czeka poważna praca, by to wszystko rozważyć.

*

Główny nacisk w dyskusji oficjalnej, a także rozmowach kuluarowych położony był na sprawy wychowania ideowo-politycznego w Organizacji i efektywności ekonomicznej. O wiele mniej niż na poprzednich zjazdach mówiło się o kłopotach z lataniem, zapleczem technicznym i lotniskowym. Widać stąd, że w tych dziedzinach dokonany został znaczny postęp.

Specjalne gratulacje zbierał od przyjaciół mgr inż. Stanisław Skrzydlewski. Ale nie z okazji niespodziewanego i to dużą ilością głosów wyboru (nie był na liście kandydatów) do Komisji Rewizyjnej. Powodem był nowo narodzony czterokilogramowy potomek płci żeńskiej. Właśnie ta „płeć", żartowali koledzy, jest niezaprzeczalnym dowodem ojcostwa — Skrzydlewski bowiem jako kolejny lotniczy pater familias ma już drugą córkę, podobnie jak Jerzy Popiel i Jerzy Adamek. Do trzech razy sztuka, proszę Panów!

*

Podziw u nielicznych zresztą na Zjeździe pań i wszystkich znajomych budził swym niezwykle młodzieńczym i zdrowym wyglądem dyrektor GOBLL dr Wacław Kornaszewski. Zapytywano więc ze zgrozą: może ta higiena lotnicza rzeczywiście coś daje?

*

Liczniejsza niż dotychczas, i to znacznie, była Komisja Matka (dobrze to świadczy o demokratyzacji). Kandydatów do nowego zarządu i innych władz organizacji „rodził" aż 11-osobowy zespół działaczy wybrany spośród delegatów.

*

Nie przyniosły, niestety, rezultatów Waszemu sprawozdawcy nagabywania Edwarda Makuli, jak to będzie z obroną tytułu mistrza świata w Anglii. Nic więc nie mogę oficjalnie ciekawego donieść poza tym, że nasz mistrz jest bardzo zapracowany i to zarówno zawodowo, jak i społecznie. Ale sądząc z miny (już prywatnie) — będzie walczył jak w słynnym przelocie otwartym nad argentyńskimi bezludnymi bagnami.

*

Pela Majewska (wybaczcie to zdrobnienie (ale kto ze znajomych nie lubi jej za bezpośredniość?) — delegat Aeroklubu Warszawskiego — była nieco zakłopotana: Skąd na sali tylu znajomych działaczy? Czy to dobrze czy źle? — pytała.

*

A fe! To pod adresem jednego z delegatów, który w czasie obrad zajmował się rozwiązywaniem krzyżówek. Kto? Będę oczywiście dyskretny. Ale niełądnie.

Przemawia przedstawiciel Aeroklubu Bydgoskiego Franciszek Kukliński.

*

Jak rośnie znaczenie Aeroklubu PRL jako organizacji, świadczy drobne, ale znamienne zjawisko. Wśród zaproszonych gości znajdujących się na sali (nie tylko w Prezydium) znalazły się również osoby w generalskich mundurach.

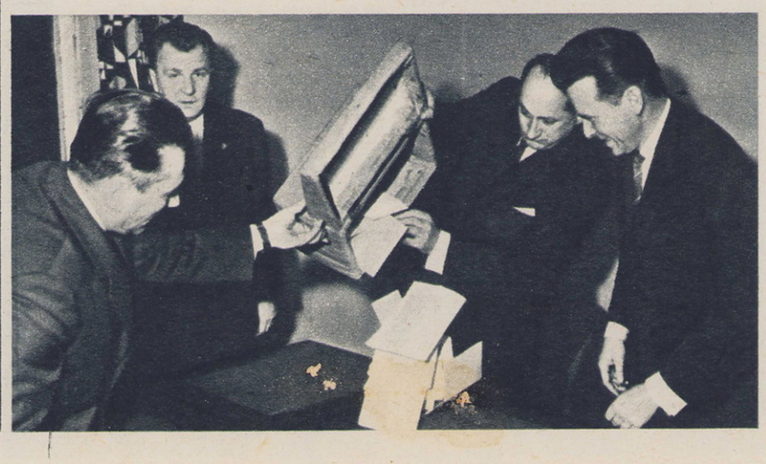
*

Złośliwych nigdzie nie brakuje. Kiedy umieszczony na końcu sali głośnik „buczał" lub wręcz odmawiał swych usług, zmuszając przemawiających do podnoszenia głosu — zapytywali ze zjadliwym uśmiechem: Czy ten głośnik ustawiali radiowcy od „Świerszczyka"?

*

Władysław Kuczera, prezes Aeroklubu Jeleniogórskiego, zagadnięty w czasie jednej z przerw z entuzjazmem mówił o projekcie zorganizowania ośrodka szkolno-treningowego dla pilotów zza granicy przy Aeroklubie Jeleniogórskim. Według projektów i wstępnej kalkulacji ten rodzaj działalności winien stać się obfitym źródłem dewiz dla aeroklubowej kiesy. Kandydatów, niemal z całego świata, jest podobno już teraz wielu.

W czasie trwania obrad VII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL głos w dyskusji zabierali: **Michał Kic**, ze Stalowej Woli w imieniu czterech aeroklubów regionalnych Ziemi Rzeszowskiej (Aeroklub Mielecki, Aeroklub Podkarpacki, Aeroklub Rzeszowski i Aeroklub Stalowowolski); prezes LOK: **gen. dyw. Franciszek Księżarczyk**; **mgr Karol Majkowski** — prezes Aeroklubu Łódzkiego, **inż. Ludomir Hołdowski** — prezes Aeroklubu Poznańskiego; **Jerzy Jankowski** — przedstawiciel Głównej Kwatery ZHP; **Franciszek Kukliński** — Aeroklub Bydgoski; **prof. Zygmunt Franaszczuk** — prezes Aeroklubu Gdańskiego (występował w imieniu Aeroklubu Gdańskiego i Aeroklubu Elbląskiego); **mgr inż. Edward Popiołek** — Aeroklub Krakowski; **mgr Czesław Łojko** — prezes Aeroklubu Białostockiego; **Julian Buczek** — prezes Aeroklubu Wrocławskiego (występował w imieniu Aeroklubu Wrocławskiego i Aeroklubu Jeleniogórskiego); **Fryderyk Karczewski** — prezes Aeroklubu Kieleckiego; **Bilski** — Aeroklub Rzeszowski, **red. Zdzisław Kunstman** — wiceprezes Aeroklubu Poznańskiego; **mgr inż. Stanisław Skrzydlewski** — członek Głównej Komisji Rewizyjnej Aeroklubu PRL. **Władysław Milewicz** — prezes Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olesztynie; **mgr inż. Andrzej Adamkiewicz** — Aeroklub Warszawski, **Jerzy Rybarski** — zastępca dyrektora DLC MK; **mgr inż. Wiktor Leja** — skarbnik ZG APRL; **Antoni Matheus** — wiceprezes Aeroklubu Gdańskiego; **mgr inż. Zdzisław Reguła** — przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej ZG APRL; **Tadeusz Rejniak** — szef działu prezydialnego APRL; **Leopold Kwiatkowski** — wiceprezes Aeroklubu Pohalańskiego w Nowym Sączu.



Komisja Skrutacyjna VII Krajowego Zjazdu przy pracy.
Zdjęcia: B. KOSZEWSKI i ST. JAŚKO

LOTNICY PROTESTUJĄ

„Przyłączając się do fali protestów płynących od szeregu organizacji, władz i instytucji na terenie kraju, członkowie Aeroklubu PRL, reprezentowani przez delegatów zebranych na VII Krajowym Zjeździe w Warszawie w dniu 24 stycznia 1965 roku — protestują przeciwko zamiarowi rządu NRF zaniechania ścigania zbrodniarzy wojennych. Dla zbrodni hitlerowskich ludobójców nie może być żadnych przedawnień.

Próby dopuszczenia odwetowców hitlerowskich do broni atomowej realizowane pod płaszczem wspólnych sił nuklearnych NATO jeszcze raz ostrzegają narody świata o realnej groźbie faszyzmu.

Przyłączamy się do milionowych głosów rozlegających się z różnych stron i kontynentów: „Nie ma przedawnienia dla hitlerowskich zbrodni!".

Uchwała przyjęta została przez VII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL jednomyślnie.

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

1959 ROK (ciąg dalszy)

10 lipca
● Brytyjskie Linie Lotnicze (BEA) otworzyły w Warszawie biuro informacyjne.

*

14 lipca
● Bogusław Wodzyński z Aeroklubu Warszawskiego zdobył na szybowcowych mistrzostwach Jugosławii tytuł wicemistrzowski.

*

17 lipca
● Sukces polskich pilotów na szybowcowych mistrzostwach Węgier. Stanisław Wielgus zajął drugie miejsce, a Edward Makula — trzecie.

*

18—19 lipca
● Udział ekipy polskich modelarzy w mistrzostwach świata w kategorii modeli z napędem gumowym we Francji (Wakefield). St. Żurad zajął czwarte miejsce w klasyfikacji indywidualnej.

*

21 lipca
● Dla uczczenia XV-lecia Polski Ludowej odbył się Zlot Gwiaździsty do Warszawy z udziałem 32 załóg samolotowych z aeroklubów regionalnych. Zwycięstwo i puchar przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej zdobyła załoga Aeroklubu Łódzkiego: R. Zajda i M. Stępniak.

*

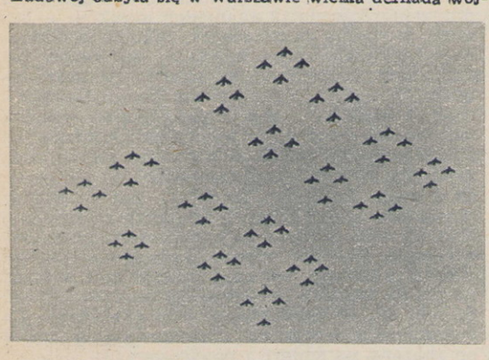
21—22 lipca
● W Szczecinie odbyły się zawody modeli na uwięzi o „Puchar Bałtyku". Zdobył go zespół Poznania.

*

21—31 lipca
● W Warszawie rozegrano V Spadochronowe Mistrzostwa Polski z udziałem ekipy spadochroniarzy Bułgarii. Wzięło w nich udział 55 skoczków. Tytuły mistrzowskie zdobyli: Antonina Chmielarczyk i Jan Cierniak.

*

22 lipca
● Z okazji Święta Odrodzenia i XV-lecia Polski Ludowej odbyła się w Warszawie wielka defilada wojskowa i parada sportowców. Wzięło w niej m. in. udział lotnictwo wojskowe i sportowe. Piloci lotnictwa myśliwskiego zademonstrowali nad stolicą wielką szachownicę — romb, tzw. taflę złożoną z 64 maszyn odrzutowych (LIM), a piloci bombowi pokazali romb złożony z 16 bombowców (Il-28), wzbudzając najwięcej zainteresowania u widzów.



„Tafla" złożona z 65 myśliwców w locie nad Warszawą. Foto: WAF

*

Lipiec
● Oblatanie prototypu samolotu komunikacyjnego MD-12.

*

2 sierpnia
● Na lotnisku Babice w Warszawie lądowały po raz pierwszy w Polsce 2 amerykańskie samoloty odrzutowe Boeing-707.

*

3—11 sierpnia
● Udział polskich skoczków w międzynarodowych zawodach spadochronowych o „Puchar Adriatyku" w Jugosławii. Najlepszym z Polaków był J. Cierniak który uplasował się na 10 miejscu w klasyfikacji indywidualnej.

*

10 sierpnia
● Zmarł inż. Zygmunt Balicki, długoletni podsekretarz stanu resortu komunikacji, zasłużony działacz lotnictwa.

*

14—15 sierpnia
● Ogólnopolskie zawody modeli redukcyjno-latających i na uwięzi w Gdańsku.

*

15—16 sierpnia
● Uroczystości XXV-lecia Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. I Samolotowy Zlot Toruński.

*

16 sierpnia
● Polscy modelarze zdobyli na międzynarodowych zawodach modeli wodnosamolotów z napędem mechanicznym w Splicie (Jugosławia) „Błękitną Wstęgę Adriatyku", zajmując w klasyfikacji indywidualnej dwa pierwsze miejsce (Jan Bury i Kazimierz Ginalski).

*

23 sierpnia
● Uroczystości w Warce, w 15 rocznicę pierwszych walk Ludowego Lotnictwa Polskiego z hitlerowskim najeźdźcą.

*

23—28 sierpnia
● W Gdańsku odbył się III Ogólnopolski Konkurs Akrobacji Szybowcowej. Startowało 10 pilotów. Zwyciężył Tadeusz Śliwak.

*

5 września
● Centralna akademia w Poznaniu z okazji Tygodnia Lotnictwa.

6—13 września
● Tydzień Lotnictwa pod protektoratem premiera Józefa Cyrankiewicza. Z tej okazji odbyły się wielkie pokazy lotnicze nad Stadionem Dziesięciolecia w Warszawie oraz pokazy lotnicze w 122 miejscowościach kraju, które oglądało ogółem ponad 2 miliony widzów.

*

7 września
● Udana próba wystrzelenia na Pustyni Błędowskiej 3 meteorologicznych rakiet doświadczalnych konstrukcji inż. Jacka Walczewskiego, w ramach tzw. „Programu RM".

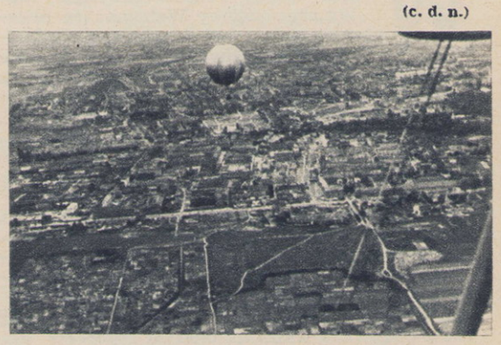
*

8 września
● Balon „Warszawa" z załogą: inż. Zb. Burzyński i inż. Mosica osiągnął wysokość 7 000 m. Lot trwał 115 minut.

*

13 września
● Uroczystości XXX-lecia Aeroklubu Śląskiego w Katowicach.

(c. d. n.)



Balon wolny w locie nad stolicą Foto: B. Koszewski

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

STEFAN ŁAZAR

Pułkownik pilot. Urodził się 1 stycznia 1918 roku w Stanisławowie, gdzie uczęszczał do szkoły i pracował do 1940 roku. W latach 1940—1943 służył w Armii Czerwonej. Przez pewien czas był słuchaczem szkoły lotniczej. W maju 1943 roku przybywa do Sielc nad Oką, do 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki i zostaje przydzielony do 1 pułku czołgów. Niebawem komisja lotnicza przydziela go do lotnictwa. 22 lipca 1943 roku przyjeżdża do Grigoriewskoje, do 1 polskiej samodzielnej eskadry myśliwskiej. Jest najpierw mechanikiem, a od 19 sierpnia 1943 roku do 22 maja 1944 roku szkoli się w grupie pilotów, wchodzących w skład 2 eskadry 1 plm „Warszawa". Rozkaz dzienny nr 751 plm podaje między innymi: „Dnia 13 października br (1943) wyleciał po raz pierwszy samodzielnie na samolocie UT-2 kapral Stefan Łazar, mając za sobą 106 lotów dubli w czasie 17 godzin, 57 minut".

Pierwszy samodzielny lot na samolocie bojowym Jak-1 Stefan Łazar wykonał w listopadzie 1943 roku. W maju 1944 roku został awansowany do stopnia chorążego. W składzie 2 eskadry 1 plm „Warszawa" przeszedł cały szlak bojowy tej jednostki od Grigoriewskoje do Berlina. Pierwszy lot bojowy wykonał 29 sierpnia 1944 roku, startując z lotniska Zadybie Stare na oblot rejonu działań 1 plm. Od tego dnia, najczęściej w parze z por. Gabisem, uczestniczy w licznych lotach w rejon Warszawy, osłaniając działania samolotów IŁ-2 z 3 pułku lotnictwa szturmowego. W okresie operacji warszawskiej lata codziennie. W styczniu 1945 roku chor. Stefan Łazar zanotował w dzienniku lotów bojowych:

16.01. Jak-1 dwa loty, 2 godziny 17 minut. Osłona IŁ-2 w rejonie Pruszkowa i Kałuszyna.

17.01., dwa loty, 2 godziny 21 minut. Osłona IŁ-2 w rejonie Leszna.

18.01., jeden lot. 1 godzina 15 minut. Patrolowanie w składzie par z zadaniem osłony wojsk w czasie przeprawy w rejonie Warszawy.

19.01, jeden lot, 55 minut. Osłona defilady Wojska Polskiego w Warszawie.

20.01, patrolowanie w rejonie Warszawy.

25.01, przelot z Lotniska Zadybie Stare na lotnisko Sanniki.

13 lutego 1945 roku, już na samolocie Jak-9, przelot z Sannik do Bydgoszczy, skąd 25 lutego przelot na lotnisko w Mirosławcu.

Z ważniejszych lotów Stefana Łazara w walkach o Kołobrzeg warto wymienić: 11.03.1945 — lot w osłonie samolotów IŁ-2 w rejon Kołobrzegu. 23.03 — lot na rozpoznanie z fotografowaniem wyspy Griestow (wyrzutnie V-2). 25.03 — lot na rozpoznanie okrętów hitlerowskich na północ od Kołobrzegu.

14.04. 1 plm „Warszawa" przebazowuje się z lotniska w Mirosławcu na lotnisko Barnówka nad Odrą. Chor. Łazar czynnie uczestniczy w operacji odrzańskiej. 18.04. wykonuje lot bojowy z zadaniem osłony Li-2 z naczelnym dowództwem Wojska Polskiego na pokładzie. 23.04. — lot bojowy w osłonie IŁ-2 na północny zachód od Berlina. Ostatni lot bojowy wykonał 3 maja 1945 roku na samolocie Jak-9 z zadaniem osłony Iłów bombardujących przeprawę hitlerowskich oddziałów przez Hawelę. Ogółem wykonał w czasie wojny 60 lotów bojowych i stoczył kilka walk powietrznych.

W okresie powojennym do 1949 roku służy w 1 plm „Warszawa" jako dowódca eskadry. W 1949—1950 na kursie doskonalenia oficerów. Później pełni różne funkcje dowódcze. Obecnie zajmuje odpowiedzialne stanowisko w Wojsku Polskim.

Odznaczenia: Krzyż Walecznych — dwukrotnie, Order Wojny Ojczyźnianej (radziecki), Siły Zbrojne w służbie Ojczyzny — medale: złoty, srebrny i brązowy, Srebrny Krzyż Zasługi, medale polskie i radzieckie: Za Warszawę, za Odrę, Nysę, Bałtyk, Za Berlin, Za Zwycięstwo.

RAJ. KUL.

„RYCERZE" LUFTWAFFE

W Niemieckiej Republice Federalnej ciągle jeszcze odżywają co pewien czas próby przeciwstawiania niewinnego jakoby Wehrmachtu hitlerowskiej partii i władzom bezpieczeństwa i spychania na te ostatnie odpowiedzialności za wszystkie przestępstwa i zbrodnie wojenne. My, Polacy, aż za dobrze wiemy, co o tym sądzić. Żyje jeszcze pokolenie, które ma żywo w pamięci zatłoczone uciekinierami drogi polskie z września 1939 roku i wyczyny Luftwaffe: bombardowania połączone z ostrzeliwaniem z broni pokładowej — prawdziwe polowania na pojedynczych nawet ludzi. Podczas kampanii wrześniowej niemieccy lotnicy zbombardowali 158 otwartych miast i osiedli, sumiennie wykonali rozkaz Hitlera bezlitosnego zbombardowania Warszawy, niszcząc przy tym bezcenne skarby i zabytki kultury. Od pierwszego dnia walki ulubionym „sportem" rycerzy spod znaku czarnego krzyża było ostrzeliwanie zestrzelonych przeciwników, ratujących się na spadochronach. Późniejsze lata przyniosły nieludzkie doświadczenia na więźniach obozów koncentracyjnych, prowadzone przez całe zespoły lekarzy Luftwaffe, a także jej współudział w tworzeniu instytutu broni bakteriologicznej. Artykuł niniejszy przynosi informacje na temat jeszcze jednego aspektu zbrodniczej działalności Luftwaffe: sposobu traktowania alianckich jeńców wojennych i popełnionych na nich licznych morderstw. Informacje te pochodzą z ciekawej i pouczającej książki Szymona Datnera „Zbrodnie Wehrmachtu".

*

Zgodnie z panującą w hitlerowskim państwie zasadą „Führerprinzip" — przykład poszedł z góry. W 1943 roku sam Goering, skompromitowany jako dowódca sił powietrznych, nie mogąc wojskowymi środkami zapobiec nasilającym się bombardowaniom miast Rzeszy postanowił użyć znajdujących się w jego kompetencji jeńców-lotników jako zakładników i gwarantów bezpieczeństwa miast niemieckich, a zwłaszcza znajdujących się w nich obiektów militarnych i przemysłowych.

18 sierpnia wystąpił on z projektem zlokalizowania obozów jenieckich w dzielnicach miast zagrożonych bombardowaniem i zgłosił gotowość oddania w tym celu do dyspozycji 8 tysięcy lotników brytyjskich i amerykańskich. Już 3 września, po konsultacji z Urzędem do Spraw Jeńców, Naczelne Dowództwo Wehrmachtu w pełni uznało argumenty Goeringa i udzieliło poparcia dla jego inicjatywy.

Nie doczekała się ona realizacji w formie pierwotnie przewidzianej, tym niemniej w szeregu wypadków umieszczono jeńców (nie tylko zresztą lotników) w pobliżu, a nawet na terenie obiektów narażonych na bombardowanie, albo też nie wycofano ich z takich obiektów. Stało to oczywiście w sprzeczności z obowiązującymi konwencjami międzynarodowymi.

W kilku wypadkach wyniki tego były tragiczne dla jeńców. Przy zakładach zbrojeniowych Kruppa w Essen np. umieszczono w kilku obozach 2 tys. jeńców radzieckich i tyluż francuskich. Częste naloty spowodowały zniszczenie obozów i straty w ludziach. Mimo to jeńców nie ewakuowano, a przeciwnie — przeniesiono ich wprost na tereny fabryczne. W odległości 400 metrów od oflagu X C w Lubece znajdowały się stanowiska niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Podczas jednego z nalotów na oflag spadły w związku z tym bomby, powodując śmierć i ranienie wielu jeńców. (M. in. także i Polaków). Oflag VI B w Dossel umieszczono na wzgórzu otoczonym z trzech stron pętlą linii kolejowych. 27 września 1944 r. zginęło tam podczas bombardowania ponad 90 jeńców.

Perfidnym zupełnie sposobem zbrodni popełnianej w rękawiczkach było „zwalnianie" jeńców z niewoli i pozbawianie ich w ten sposób należnych im praw. Zwolnień takich dokonywano na żądanie Gestapo, którego funkcjonariuszy dopuszczano na teren obozów dla zabrania jeńców. W takich właśnie sposób podległa Luftwaffe komendantura obozu Stalag Luft III w Żaganiu umożliwiła w 1944 r. zamordowanie 50 schwytanych podczas masowej ucieczki. Wszyscy oni zostali następnie zastrzeleni przez gestapowców. Było wśród nich 6 polskich lotników: por. A. Kiewnarski, ppor. W. Kolanowski, por. S. Król, ppor. J. Mondschein, ppor. K. Pawluk i por. P. Tobolski.

Jeńcy z tego obozu mieli jeszcze raz możność przekonać się o metodach postępowania Luftwaffe. Gdy 27 stycznia 1945 r. Hitler rozkazał, by jeńców bezwzględnie ewakuować pod ostrą strażą, w razie potrzeby pieszo, a w wypadku próby ucieczki rozstrzeliwać, Goering uzupełnił tę dyrektywę wskazówką, by jeńcom „zdjąć spodnie i buty, żeby po śniegu nie mogli uciekać". W rezultacie nieszczęśliwych pędzono przez 2 tygodnie w kierunku Berlina, nie organizując dla nich żadnego wyżywienia, każąc spać na śniegu, w miejscach gdzie noc zastała maszerujące kolumny. Po tych katuszach jeńcy znajdowali się w stanie krańcowego wyczerpania. Niejeden z nich życiem albo zdrowiem przypłacił ten „marsz śmierci".

W ostatnim okresie wojny omal nie doszło do potwornej w swych rozmiarach rzezi jeńców-lotników. Po potężnym nalocie na Drezno w lutym 1945 r. powstał w kołach kierowniczych Rzeszy plan wymordowania tytułem odwetu 40 tysięcy lotników angielskich, radzieckich i innych, znajdujących się w obozach jenieckich Luftwaffe. Nie zrealizowano go dlatego, gdyż w tym czasie powstał plan wymiany 50 tys. jeńców między Niemcami a Anglią, w czym hitlerowcy ze względu na swą sytuację militarną byli szczególnie zainteresowani, zaś masowe rozstrzeliwania mogłyby przeszkodzić rokowaniom.

Pod sam koniec działań wojennych zaczęły się mnożyć wypadki pospolitych zbrodni popełnianych przez podoficerów, a nawet oficerów Luftwaffe na powierzonych ich pieczy jeńcach-lotnikach. Widownią takiego mordu było lotnisko wojskowe w Dreierwalde. 21 marca 1945 r. zostało ono zbombardowane przez alianckie lotnictwo. W czasie tej akcji dostało się do niewoli 5 zestrzelonych lotników. Komendant lotniska, mjr. Rauer, przekazał ich swemu adiutantowi, kpt. Scharschmidtowi, ten zaś wyznaczył eskortę, która rzekomo miała odprowadzić ich do obozu jenieckiego, wyznaczając na jej czele oberfeldwebla Ambergera, mimo przedstawionych mu zastrzeżeń, że Amberger nie nadaje się do tej funkcji ze względu na wyrażane przez niego otwarcie poglądy w rodzaju: „Ja ich wykończę"! W nocy z 21 na 22 marca, w czasie eskortowania, czterech jeńców zostało zastrzelonych pod pozorem „usiłowania ucieczki". Ocalał tylko por. Berick, australijski pilot, któremu po postrzeleniu udało się zbiec.

W dwa dni później grupa innych lotników została nocą skierowana na to samo lotnisko do pracy przy zasypywaniu lejów po bombach na pasie startowym. Tam na rozkaz mjr. Bopfa i kpt. Scharschmidta zostali oni zamordowani przez oberfeldwebla Lommesa, feldwebla Langa i unteroffiziera Günthera. Ofiara oddanych z bliska strzałów padło 7 lub 8 jeńców. Kpt. Scharschmidt na odprawie z podoficerami powiedział im: „Macie zameldować, że zostali oni zastrzeleni przy próbie ucieczki, bym mógł przekazać taki meldunek dalej". Istotnie, raport taki został przedstawiony, a żaden z oficerów na lotnisku nie uczynił nic, by sprawdzić te fakty.

Trzeci wypadek dotyczył rannego lotnika alianckiego, który 25 marca został wywieziony z lotniska i w drodze zastrzelony. Mjr. Bopf i kpt. Bottcher powiedzieli eskortującym go Langowi i Lommelsowi, że ten jeniec musi zniknąć podobnie jak jego towarzysze.

Tak więc w trzech wypadkach, w ciągu kilku dni, zamordowano 12 alianckich lotników — bez sądu, w sposób skrytobójczy, rękoma podoficerów Luftwaffe, przy milczącej aprobacie, ba, aktywnym podżeganiu ze strony ich przełożonych! Na sądzie, przed którym po wojnie odpowiadali mordercy, stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, że zarówno komendant lotniska jak i jego adiutant dawali w obecności swych podwładnych wyraz swej nienawiści do wziętych do niewoli lotników. Brytyjski sąd wojskowy skazał wszystkich odpowiedzialnych za zbrodnię oraz jej wykonawców na karę śmierci przez powieszenie. Osobno sądzono Ambergera, którego obrona próbowała odciążyć przeżyciami podczas nalotu na lotnisko Dreienwalde, podczas którego zginęło ok. 40 żołnierzy i osób cywilnych. Za dokonanie morderstwa z premedytacją został on skazany na śmierć i powieszony.

3 kwietnia został w Bösel zamordowany wzięty do niewoli brytyjski lotnik, H. Horsey. Wmieszany w tę zbrodnię był oberfeldwebel Luftwaffe Brinkmann, którego skazano po wojnie na dożywotnie więzienie. Mordercami nieznanego z nazwiska lotnika alianckiego byli dwaj oficerowie lotnictwa mjr. Geisler i kpt. Büttner oraz pewien cywil. Wszyscy oni skazani zostali na karę śmierci i powieszeni. Tak więc w ujawnionych wypadkach winni ponieśli zasłużoną karę, ale ile podobnych zbrodni udało się mordercom zataić?...

Od bombardowania otwartych miast i ostrzeliwania uchodźców na drogach, do dokonywanych z premedytacją morderstw na bezbronnych i jeńcach — taka była droga hitlerowskiego lotnictwa wojskowego w czasie minionej wojny. Taka, a nie inna jest prawda o Luftwaffe! Jej bońska następczyni przejęła po niej nie tylko niezmienioną nazwę, ale i kadrę dowódczą, a więc i specyficzną bandycką moralność „rycerzy czarnego krzyża".

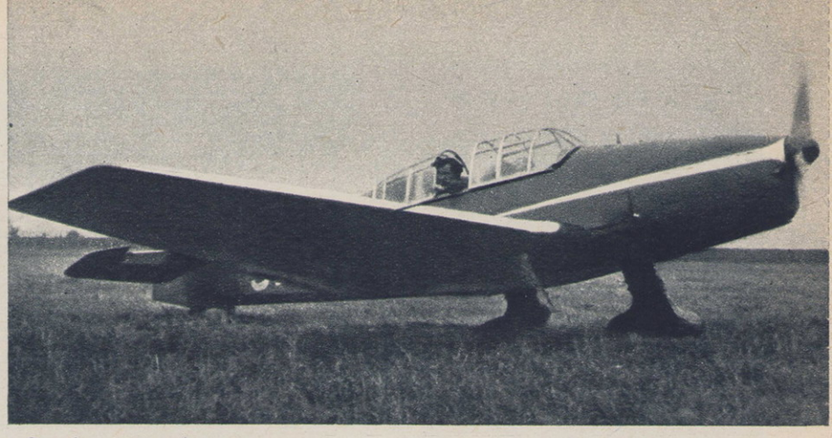
R. SZUBAŃSKI

Zbrodniarze z hitlerowskiego Wehrmachtu nie ustępowali w gorliwości zbirom z gestapo: albo sami mordowali z zimną krwią jeńców wojennych, tak jak tych oto ludzi (na zdjęciu), albo oddawali ich w ręce gestapowców, którzy pastwili się nad nimi w perfidny sposób i rozstrzeliwali. Mamy o tym zapomnieć! Nie, nigdy!

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

RODZINA

„ZUCHÓW" I „JUNAKÓW"



Samolot akrobacyjny „Zuch-1". Foto: B. Koszewski

17 LAT temu wystartował pierwszy prototyp „Junaka". Dał on początek rodzinie „Junaków i „Zuchów", która związana jest nierozerwalnie z dziejami Ludowego lotnictwa polskiego w okresie Dwudziestolecia. „Junaki" były pierwszymi naszymi samolotami po wojnie, wyprodukowanymi w ilości kilkuset sztuk, i służą po dziś dzień w naszych aeroklubach. Mimo że ich produkcja została zakończona w 1955 r, będą niewątpliwie jeszcze przez kilka lat w użyciu i zapewne doczekają się swego dwudziestolecia.

Dzieje „Junaka" rozpoczynają się od momentu, gdy w 1946 r. w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych zamówiony został samolot szkolno-treningowy. LWD podjęły się opracować samolot szkolno-treningowy z silnikiem gwiazdowym M-11D, który mógłby zastąpić samolot UT-2, będący wówczas na wyposażeniu szkół lotniczych. Warunki techniczne przedstawione konstruktorowi mgr. inż. Tadeuszowi Sołtykowi wymagały opracowania samolotu prostego w pilotażu i obsłudze (np. samolot nie miał posiadać hamulców ani klap). Opracowano kilka projektów wstępnych. Rozważano m. in. wyposażenie istniejącego już „Żaka" w silnik M-11D, a w dalszej wersji (jako „Junak-2") — ulepszenie go przez zastosowanie wciąganego podwozia i przestawialnego śmigła. W 1947 r. powstały rysunki konstrukcyjne samolotu „Junak", który otrzymał postać dolnopłata z trapezowym, trójdzielnym płatem, stałym podwoziem i krytą dwumiejscową kabiną z fotelami — jeden za drugim. Część środkowa skrzydła wraz z kadłubem była spawana z rur stalowych, części zewnętrzne skrzydeł oraz usterzenie — drewniane.

W dniu 22 lutego 1948 r. pilot fabryczny Antoni Szymański dokonał oblotu prototypu „Junaka". Samolot malowany był na kolor zielono-oliwkowy, dolne powierzchnie skrzydeł, sterów i kadłuba oraz podwozie — miał jasnoniebieskie. Nosił on czerwono-białe szachownice.

Od następnych „Junaków" pierwszy prototyp (nazwany później „Junak-1") różnił się przede wszystkim silnikiem o mocy 125 KM, a nie 160 KM, inną konstrukcją osłon kabiny oraz posiadaniem kozła przeciwkapotażowego, owiewek kół i rogowego odciążenia na sterze wysokości. Ciekawy był system wyważania samolotu przez napinanie sprężyny zamocowanej do drążka sterowego — jednak nie było to praktyczne. „Junak" po raz pierwszy był demonstrowany na Święcie Lotnictwa w Warszawie we wrześniu 1948 r. Po zakończeniu prób fabrycznych „Junak" przeszedł w czasie od 28 czerwca do 30 listopada 1948 r. próbę państwową w Instytucie Technicznym Lotnictwa (przemianowanym później na Główny Instytut Lotnictwa). Na samolocie wypróbowano dwa śmigła — LWD J1 i J2. Śmigło typu J1, mimo, iż pozwalało na uzyskanie prędkości wznoszenia 4,7 m/sek oraz pułapu 5 100 m, zostało uznane za niewłaściwe (gdyż powodowało tzw. rozkręt silnika). Do użytku zostało zatwierdzone śmigło J2, z którym pomierzono osiągi samolotu. Próby wykazały, że samolot jest wygodny w obsłudze i użytkowaniu, mimo paru wyraźnych usterek. Tablice przyrządów nie posiadały amortyzacji. Widoczność z kabiny do przodu była dobra, na boki słaba z powodu użycia mało przejrzystego celuloidu. System otwierania osłon kabiny — też nie był najlepszy. Przednia osłona wraz z wiatrochronem przednim otwierała się na bok — wystawiając ucznia, zajmującego przednią kabinę, na silny podmuch strumienia zaśmigłowego. Osłona tylna odsuwana była do tyłu po trzech prowadnicach. Zdjęcie owiewek kół wymagało demontażu tylnego zastrzału podwozia. Dość trudne było też zdjęcie kolektora rur wydechowych. Wady te zostały usunięte w następnym prototypie „Junaka". Próby wykazały, że samolot jest stateczny, sterowny i prawidłowy w pilotażu. Zakręty, ślizgi, korkociąg, padanie liściem, pętlę, beczkę szybką i powolną, zawrót, przewrót, wywrót, ślizg na ogon i lot nurkowy — samolot wykonywał prawidłowo. Według orzeczenia — został on dopuszczony do celów szkoleniowych i turystycznych przy ciężarze do 1 000 kG, a przy ciężarze całkowitym do 870 KG — do pełnej akrobacji normalnej i odwróconej.

„Junak-1" był zbudowany tylko w jednym egzemplarzu, używanym w LWD. W 1948 r. przeszedł on próbę eksploatacyjną w szkole lotniczej. Po przekazaniu go w 1951 r. do GIL-u otrzymał rejestrację cywilną SP—GLA. „Junak-1" był pokazany na wystawie lotniczej na Wybrzeżu Kościuszkowskim w Warszawie w 1952 r., na wystawie lotniczej przed Arsenałem w Warszawie w 1957 r. oraz na wystawie lotniczej we Wrocławiu w 1959 r. Po wycofaniu z użytkowania w połowie lat pięćdziesiątych — został on przekazany do zbiorów Muzeum Techniki w Warszawie.

Na początku 1948 r. zespół LWD opracował dla aeroklubów (jako rozwinięcie „Junaka") jego wersję szkolno-akrobacyjną „Zuch", wyposażoną w rzędowy silnik czechosłowacki Walter „Minor 6-III" o mocy 160 KM, ze stałym śmigłem drewnianym Zu-2. Prócz silnika o mniejszym oporze aerodynamicznym i większej mocy, samolot otrzymał klapy krokodylowe na całym odcinku między lotkami (również pod kadłubem) oraz wolnonośne, całkowicie oprofilowane podwozie wyposażone w koła z hamulcami mechanicznymi. Kółko ogonowe sprzężone ze sterem kierunku zapewniało łatwe manewrowanie na ziemi.

Prototyp „Zuch-1" ze znakami rejestracyjnymi SP-BAD i numerem fabrycznym 17 został oblatany przez pilota A. Szymańskiego w dniu 1 września 1948 r. Miał on kadłub, usterzenie pionowe i podwozie malowane na czerwono, zaś skrzydła i usterzenie poziome — na kremowo. Kilkanaście dni po oblocie „Zuch-1" był zademonstrowany na Święcie Lotnictwa w Warszawie razem z „Junakiem-1". Po próbach fabrycznych przeprowadzonych jesienią 1948 r. i wiosną 1949 r. samolot przeszedł w okresie od 16 lipca do 3 listopada 1949 r. próbę państwową w Głównym Instytucie Lotnictwa. Samolot wykazał dobre własności w akrobacji. Z powodu zbyt małej dynamicznej stateczności podłużnej — w trakcie prób poszerzono na krawędzi spływu ster wysokości o 25 mm, a z powodu dynamicznej niestateczności kierunkowej z puszczonymi sterami — poszerzono blachą ster kierunku o 100 mm. Po tych zmianach samolot stał się bardziej sterowny. „Zuch-1" podobnie jak „Junak-1" miał niepraktyczną przednią osłonę kabiny (otwieraną wraz z przednim wiatrochronem), której nie można było odrzucić w razie przymusowego lądowania, gdyż służyła jako kozioł przeciwkapotażowy, ale w przypadku kapotażu nie pozwalała na wydostanie się z kabiny. Wypukłe szyby kabiny nie zapewniały dobrej widoczności. Wyważenie samolotu — sprężynowe — jak w „Junaku-1". Tablice przyrządów amortyzowane częściowo, lecz nadal niewystarczająco, były wyposażone w prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr, busolę, zakrętomierz, obrotomierz, manometr i termometr oleju, wyłącznik iskrowników oraz dźwignie regulacji położenia fotela i orczyków. Instalacja paliwowa nie pozwalała na ciągłą pracę silnika w locie odwróconym, co ograniczało akrobację. Według orzeczenia wydanego przez GIL, ze względu na większe prędkości lotu niż u „Junaka-1" (przy tej samej konstrukcji dźwigara skrzydła), samolot „Zuch-1" został dopuszczony tylko do treningu w akrobacji dla pilotów zaawansowanych. Loty akrobacyjne były dozwolone przy ciężarze całkowitym do 860 kG.

Ze względu na rezygnację z budowy licencyjnej w Polsce silników Walter, „Zuch-1" nie wszedł do produkcji seryjnej, mimo dobrych własności pilotażowych. Prototyp samolotu był użytkowany do 1959 r. Pokazano go też na wystawie lotniczej we Wrocławiu 1959 r. Został przekazany do zbiorów Muzeum Techniki w Warszawie.

Ciąg dalszy na stronie 10

Samolot akrobacyjny „Zuch-2". Foto: A. Glass

Cięg dalszy ze strony 9

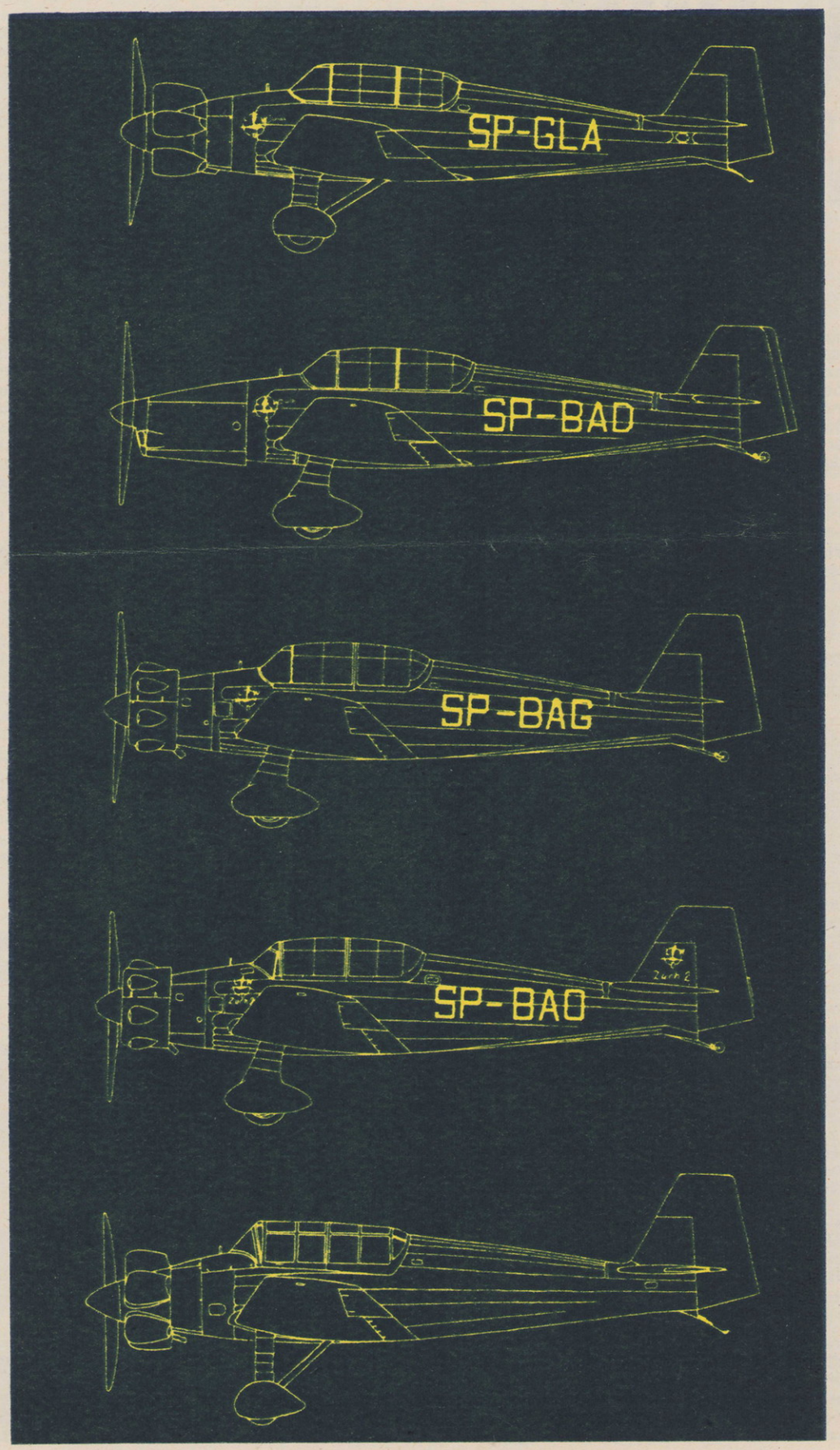
LWD rozwiązało problem napędu „Zucha" wykorzystując własne zapasy silników gwiazdowych Bramo Shl4-A4. Zbudowano więc prototyp „Zuch-2", wyposażony w ten silnik. Silnik otrzymał osłonę NACA z wypukłościami na cylindry oraz śmigło LWD typu Zu-2. Rozruch sinika odbywał się za pomocą sprężonego powietrza. Za osłoną silnika, z obu stron kadłuba, wystawały duże chwyty powietrza do gaźnika. Prócz zespołu napędowego i instalacji z nim związanych oraz podwyższonego o 7 cm i poszerzonego o 10 cm steru kierunku „Zuch-2" prawie się nie różnił od „Zucha-1".

Prototyp „Zucha-2" numer fabryczny 20, znaki rejestracyjne SP-BAG, o ciemnoniebieskim kadłubie, usterzeniu pionowymi i podwoziu oraz srebrnych skrzydłach i usterzeniu poziomym — został oblatany dnia 1 kwietnia 1949 r. przez pilota A. Szymańskiego. Przeszedł on próbę państwową w GIL-u wraz z „Zuchem-1" w okresie od 20 maja do 25 listopada 1949 r., otrzymując identyczną opinię jak „Zuch-1". Osiągi jego były trochę skromniejsze niż „Zucha-1", ze względu na silnik gwiazdowy oraz rzeczywistą moc silnika wynoszącą 116 KM, zamiast katalogowej 160 KM. Na samolocie tym przy korkociągu (ponad dwie zwitki) występowały drgania sterów i szarpanie drążkiem sterowym. Na „Zuchu-2" poszerzono ster wysokości o 25 mm oraz powiększono stałe blaszki wyważające na sterach i lotce — podobnie jak w „Zuchu-1".

1950 r. LWD wyprodukowały serię pięciu samolotów „Zuch-2". Otrzymały one znaki rejestracyjne od SP-BAL do SP-BAP. W samolotach seryjnych przerobiono osłony kabin. Wiatrochron był stały i spełniał funkcję kozła przeciwkapotażowego. Dźwigary skrzydeł wzmocniono. Instalację paliwową dostosowano do lotu odwróconego. Zastosowano też nową tablicę przyrządów. Koła otrzymały bardzo skuteczne hamulce hydrauliczne. Jeden z egzemplarzy SP-BAP przeszedł w czasie od 5 lutego do 8 marca 1951 r. próbę państwową w GIL-u i po usunięciu zauważonych usterek seryjne samoloty „Zuch-2" otrzymały w dniu 6 czerwca 1951 r. orzeczenie dopuszczające je do użytkowania jako samoloty szkolno-treningowe i turystyczne. Następnie zostały one przekazane do aeroklubów, gdzie były użytkowane do 1955 r. Jeden z egzemplarzy seryjnych SP-BAO znajduje się obecnie w zbiorach Muzeum Techniki.

W 1949 r. zapadła decyzja seryjnej budowy „Junaków" z mocniejszym silnikiem M-11 Fr o mocy 160 KM oraz ze zmianami wprowadzonymi na podstawie prób „Junaka-1". W latach 1949 i 1950 nad samolotem pracowały równocześnie dwa zespo-

Montaż seryjnych „Junaków-3". Foto: B. Koszewski



„Junak-1" (prototyp)

„Zuch-1" (prototyp)

„Zuch-2" (prototyp)

„Zuch-2" (seryjny)

„Junak-2" (prototyp)

ły LWD i Wydzielona Grupa Konstrukcyjna CSS. Zespół LWD opracował prototyp „Junaka-2", który został zbudowany w PZL-Okęcie i oblatany 12 lipca 1949 r., przez pilota W. Pełkę. „Junak-2" był koloru oliwkowozielonego od góry i jasnoniebieskiego od dołu i nosił czerwono-białe szachownice.

Oblot samolotu wykazał konieczność przeprowadzenia dużej liczby zmian i poprawek. Samolot wrócił do wytwórni, gdzie go przebudowano. Stałą płozę ogonową zastąpiono sterownym kółkiem. Założono koła z hamulcami. Niesztywną osłonę kabiny zastąpiono sztywniejszą. Dodano wzierniki w kadłubie. Zmieniono i powiększono chodnik na skrzydle. Założono awiofon w celu umożliwienia porozumienia się załodze. Założono tzw. metalizację. Poprawiono mechanizm otwierania klap. Ponadto usunięto szereg drobnych usterek i braków. Po tych przeróbkach ciężar własny samolotu wzrósł z 692 kG do 705 kG.

Przebudowany samolot nazwano „Junak-2 bis". Jego oblotu dokonał 17 maja 1950 r. pilot A. Szymański na lotnisku Okęcie. W kilka dni później (20 maja) podczas próby wyrwania z lotu nurkowego pilot przekroczył dopuszczalne przeciążenie — w wyniku czego oderwały się lotki. Pilotowi udało się wylądować uszkadzając samolot. Po remoncie dokończono próby fabryczne. Stał on się wzorem dla późniejszej produkcji „Junaków". Przy następnych egzemplarzach samolotu nie stosowano nazwy „Junak-2 bis", a tylko „Junak-2".

Rysunki konstrukcyjne „Junaka" do produkcji seryjnej, z uwzględnieniem zmian wynikłych w trakcie budowy prototypu „Junak-2", opracowała Wydzielona Grupa Konstrukcyjna Centralnego Studium Samolotów we Wrocławiu. Według tej dokumentacji w jednym z zakładów PZL wykonano pierwsze trzy egzemplarze seryjnego „Junaka-2". Następnie produkcję samolotu przeniesiono do innego zakładu, gdzie w latach 1952—1954 została wyprodukowana dość duża seria „Junaków-2". Prototyp „Junaka-2" przeszedł próby w GIL-u. W 1952 r. konstruktor „Junaka-2" mgr inż. Tadeusz Sołtyk otrzymał za tę konstrukcję Nagrodę Państwową II stopnia.

„Junak-2" w porównaniu z „Junakiem-1" miał oprócz mocniejszego silnika ze śmigłem J-4 powiększony ster kierunku, ster wysokości bez obciążenia rogowego, ale z odciążeniem osiowym i z klapką wyważającą, nieco zmienione osłony cylindrów i podwozia oraz nową osłonę kabiny (ze stałym wiatrochronem). Dźwigar skrzydła został wzmocniony, a w skrzydle został zabudowany reflektor. Płoza ogonowa z kółkiem oraz płat z klapą krokodylową — podobnie jak na samolotach „Zuch".

W kwietniu i maju 1953 r. przeszła próbę państwową w GIL-u nieco ulepszona, produkowana seryjnie, wersja tego samolotu. Na samolocie dodano chodnik do drugiej kabiny (na prawym skrzydle), a na chodnikach — listwy. Wspólny kolektor spalin zastąpiono rurami wydechowymi. Usunięto dolny zbiornik oleju, pozostawiając tylko górny. Płócienne osłony amortyzatorów podwozia zastąpiono blaszanymi. Próby samolotu wykazały, iż dobrze nadaje się on do szkolenia i treningu oraz prawidłowo wykonuje pełną akrobację. Do akrobacji samolot był dopuszczony przy ciężarze całkowitym do 976 kG. W trakcie produkcji „Junak-2" przeszedł szereg zmian. Poszczególne serie samolotu różniły się układem instalacji paliwowej, umieszczeniem wskaźników paliwa, podziałem blach osłon silnika itp. Kilkadziesiąt „Junaków" z pierwszych serii — miało trochę kłopotów z powodu pominięcia na rysunkach otworków odwadniających w skrzydłach i usterzeniu oraz z powodu lakieru mało odpornego na wodę. Samoloty po kilkumiesięcznym użytkowaniu w warunkach polowych i „hangarowaniu" pod gołym niebem zaczęły nasiąkać wodą. Przegląd samolotów wykazał rozklejanie się konstrukcji z powodu wilgoci i konieczność remontu generalnego. „Junaki-2" przez szereg lat stanowiły wyposażenie szkół lotniczych, stając się podstawowym sprzętem w aeroklubach. Od 1954 r. używane są do szkolenia, treningu, a czasem do holowania szybowców.

W 1952 r. zespół mgra inż. T. Sołtyka opracował w Instytucie Lotnictwa wersję „Junaka" z kołem przednim. Rozważono również przekonstruowanie samolotu i wyposażenie go w podwozie wciągane. Projekt ten otrzymał nazwę „Chwat". Przerobiony egzemplarz seryjnego „Junaka-2", który otrzymał trójkołowe podwozie, inne śmigło, radiostację, telefon pokładowy, radiokompas i zmienioną in-

Dokończenie na stronie 18

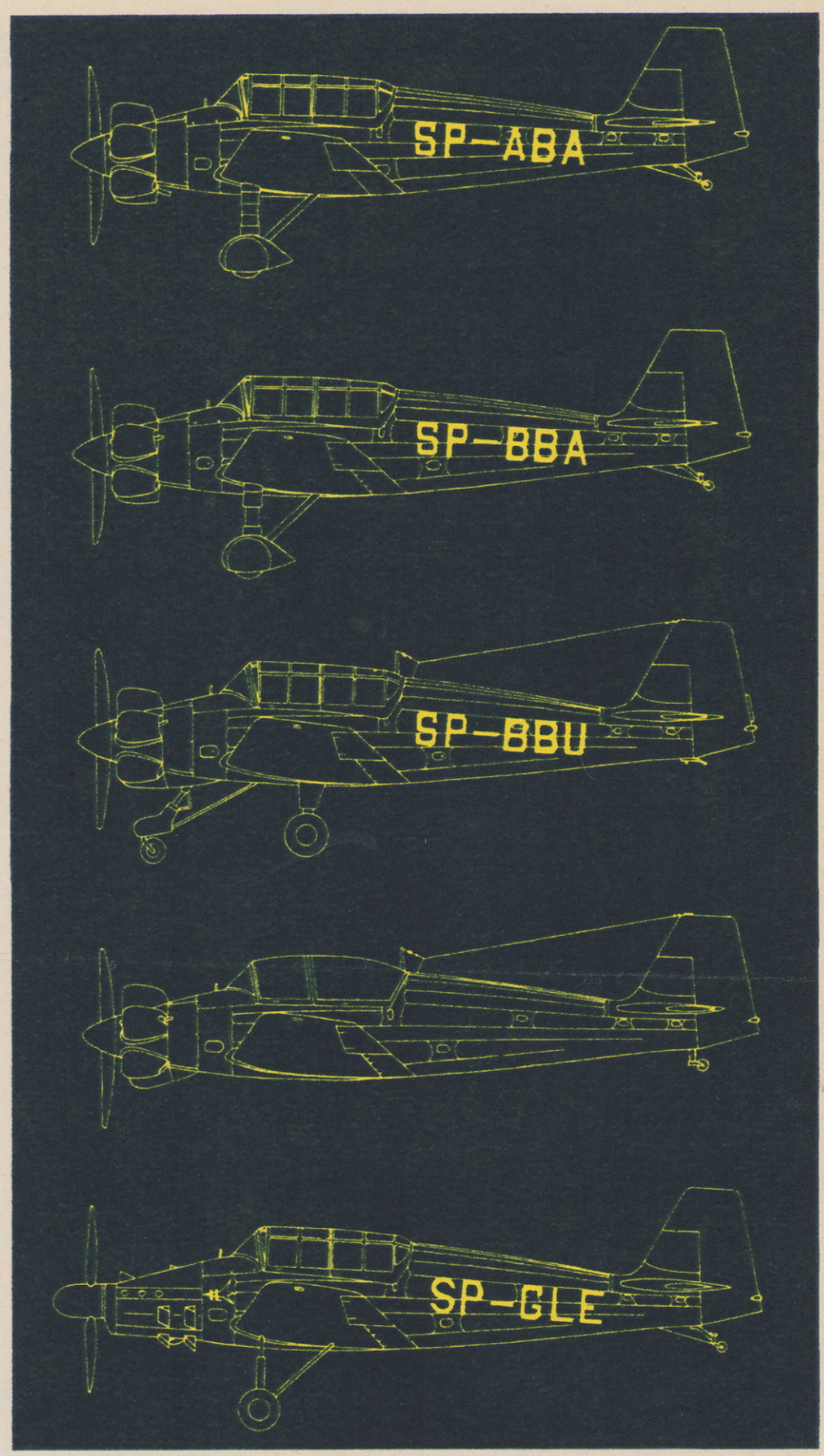
„Junak—2"
(pierwsze serie)

„Junak—2"
(ostatnie serie)

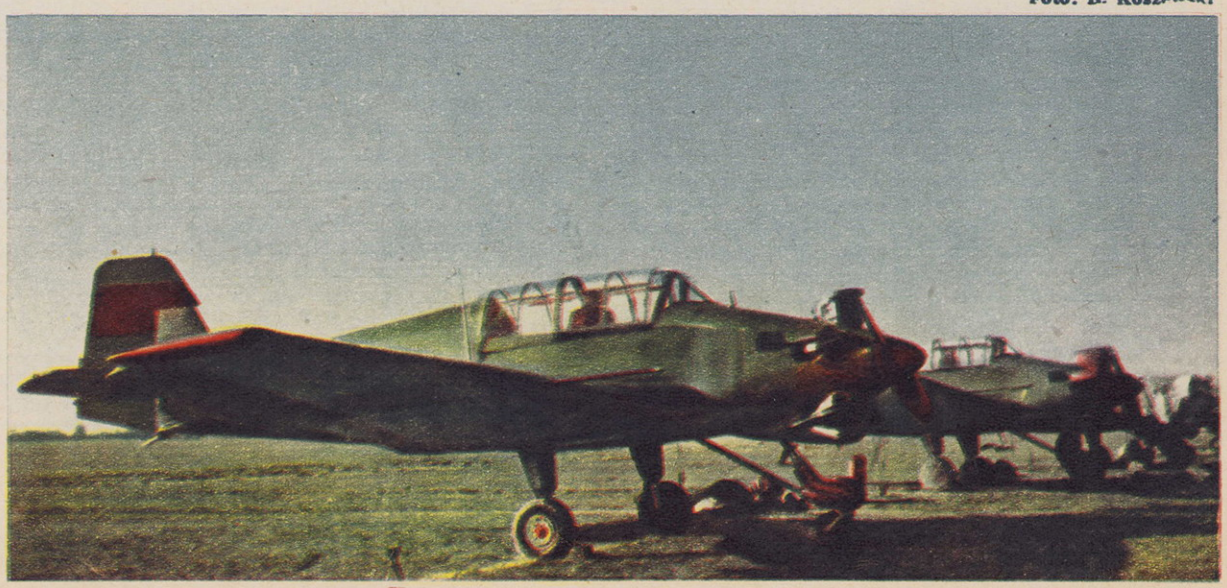
„Junak—3"
(seryjny)

„Chwat"
(projekt)

„Junak—WN"
(doświadczalny)



„Junaki-3" są użytkowane z osłonami cylindrów silnika i bez nich, co nieco wysmukla przednią część kadłuba samolotu.
Foto: B. Koszewski



WIELKIE KŁOPOTY Z MAŁYMI SILNIKAMI

DOBRE silniki są poszukiwane na całym świecie. Amerykanie kupują jakieś chałupnicze wyroby europejskie, gdy tylko usłyszą o zwiększonej liczbie obrotów, lekkości i mocy. A mieszkańcy niektórych państw Europy uważają z kolei każdy silnik amerykański za co najmniej rekordowy i są gotowi dać każdą cenę — aby po pewnym czasie przekonać się, że z seryjnego silnika nie wiele można „wyciągnąć", choćby dana wytwórnia przysięgała się na wszystkie świętości, iż ich silnik najlepszy. Na pewno silniki z USA są jednymi z lepszych, jeśli chodzi o moc i lekkość, jeśli chodzi o mistrzowskie opanowanie produkcji seryjnej, przeznaczonej tylko dla masowego odbiorcy. Niestety, wyników rekordowych nie osiąga się na silniku seryjnym — prawda to stara. I dlatego słyszymy o silnikach Billa Wiśniewskiego, Križmy, Górskiego, Rachwała, Kulika i innych, dzięki którym stale poprawiane są rekordy prędkości.

Dobry silnik wymaga dużo pracy konstruktora i nie ukrywajmy tego — wielkich nakładów finansowych, nie zawsze możliwych do pokonania przez osobę prywatną. Stąd też na pewno pochodzą niepowodzenia licznych amatorów-konstruktorów pracujących bez pomocy większych jednostek organizacyjnych. Wstęp powyższy napisałem z myślą o Andrzeju Rachwale, którego model i silnik przedstawiamy obok. Rachwał właściwie nie pracuje samotnie, ma — śmiem przypuszczać — sporo pomocy od dyrekcji Pałacu Młodzieży w Katowicach i szkoda, że natrafia, jak pisze, na trudności w zbudowaniu kilku próbnych silników. Nie znam przyczyn tych trudności, ale wolno przypuszczać, że są one raczej przejściowe i dobre silniki zostaną zbudowane, stanowiąc może wzór dla jakiejś produkcji seryjnej. Pytanie naturalnie, kto się taką produkcją mógłby zająć, wykracza poza ramy niniejszego felietonu.

Potrzeby nasze są, jak wiadomo, ogromne — od silnika gumowego począwszy, poprzez rakietowe, do samozapłonowego włącznie. Masowy początkujący odbiorca ma co prawda kilka typów silników spalinowych, które ostatnio poważnie staniały (w składnicach harcerskich), ale mimo wszystko są jeszcze drogie dla kieszeni uczniowskiej. Najtańszy silnik o pojemności 0,5 — 0,8 cm³ kosztuje 150 złotych, najdroższy o pojemności 2,5 cm³ — 210 zł. Silnik „zachodni" lub „wschodni" o dobrych charakterystykach technicznych kosztuje około 750 zł w tak zwanym „handlu nieuspołecznionym". To już suma ogromna, nawet dla wyczynowców zdolnych do największych poświęceń.

Z silnikami gumowymi kłopoty podobne, bo pasma i nici gumowe u nas produkowane pojawiają się niezmiernie rzadko w sprzedaży i są przy tym bardzo słabe, tak, że na zawody z reguły stosować trzeba towar importowany. Kiedyś apelowaliśmy do Łódzkich Zakładów Gumowych o usprawnienie produkcji, ale to było bardzo dawno i zapewne ci, co istotnie jakiś czas produkowali wspaniałą gumę, poszli już na emeryturę. Jednym słowem, APRL znów tradycyjnie będzie musiał sprowadzić za dewizy parę-dziesiąt kilogramów wydajnej gumy modelarskiej, podobnie jak i silniki spalinowe, balsę (zapowiedziano przywóz około 3 m³ w roku bieżącym) i inne akcesoria.

Najgorzej jednak sytuacja wygląda, gdy chodzi o silniki rakietowe. Czas najwyższy powziąć tu jakąś, tak zwaną męską decyzję i za przykładem Czechosłowaków albo Jugosłowian, a jeżdżą do nich nasi delegaci bardzo często, rozpocząć produkcję standardowych silników różnych klas. Nie musi być ona wielka na początek, ale staje się z dnia na dzień coraz pilniejsza. Na ostatnim walnym zjeździe Aeroklubu PRL delegat, bodaj Poznania, upominał się o rakietowe silniki seryjne, gdyż obecna sytuacja stwarza poważne niebezpieczeństwo dla konstruktorów tych środków napędowych. Jak na razie, nasze postulaty są przysłowiowym grochem o ścianę. No cóż, trzeba go jednak rzucać tak długo, aż wreszcie ktoś to rzucanie usłyszy.

PAWEŁ ELSZTEIN

Mój najszybszy model

Przy konstruowaniu modelu starałem się wykorzystać wszystkie moje doświadczenia zdobyte przy budowie modeli na uwięzi sterowanych jedną linką, pragnąłem, aby model był łatwy w pilotażu, prosty w budowie i konstrukcji. Do budowy użyłem jedynie materiałów krajowych. Pierwsze starty potwierdziły założenia, model jest bardzo pewny w pilotażu i przy starcie. Na Międzynarodowych Zawodach w Sosnowcu zająłem III miejsce wynikiem 200 km/h. W Rostocku (NRD) zająłem I miejsce wynikiem 208 km/h. Na Mistrzostwach Świata w

Budapeszcie uzyskałem wynik 200 km/h. Największa prędkość uzyskana w czasie treningu i mierzona komisyjnie wynosi 217—222 km/h.

Opis budowy. Kadłub wykonany jest całkowicie z drewna lipowego i składa się z trzech części. Górna pokrywa wykonana jest z deseczki o grubości 6 mm, względem niej przyklejone są klejem kazeinowym („Certus") płat, statecznik i obudowa silnika. Płat wykonany jest z deseczki lipowej o grubości 7 mm. Wewnątrz przebiega rowek zaklejony listwą, w którym znajduje się linka do sterowania oraz rurka (2) urządzenia sterowniczego. Po zamocowaniu urządzenia sterowniczego w skrzydle, ślimat (3) powinien sam wracać przy przekręcaniu do położenia pierwotnego. Profil płata dwuwypukły 8%, jak na rysunku. Statecznik, podobnie jak płat, wykonany jest z deseczki lipowej o grubości 3 mm. Profil statecznika ma płaski spód. Ster umocowany jest na dwóch metalowych zawiaskach. Na sterze umieszczono dźwignię, której ramię powinno wynosić dokładnie 10 mm. Obudowę silnika wykonujemy ze sklejki 1,5 mm (słoje w poprzek). Z góry silnik przykryty jest deseczką lipową oprofilowaną.

Urządzenie sterownicze. Kółko zaczepowe (1) wytaczamy z mosiądzu lub brązu wg rysunku. Rurka (2) ma długość całkowitą 100 mm i średnicę 2 mm, wewnątrz rurki przebiegają 4 druty stalowe 0,2 mm, których końce z jednej strony są zwinięte w kółko zaczepowe (1) i przylutowane do początku rurki. Następnie przebiegają przez całą długość rurki, której koniec od strony ślimaka wchodzi w tulejkę wykonaną z mosiądzu na głębokość 7 mm. Ślimak jest przylutowany cyną do rurki. Wychodzące cztery końce z tulejki (4) owinięte są drutem miedzianym i dokładnie zalutowane. Obejma (5) wykonana jest z blachy mosiężnej 0,5 mm i przylutowana cyną do tulejki (4). Lutowanie trzeba wykonywać przy użyciu pasty, a nie kwasu. Miejsca lutowań linek stalowych należy pobielić cyną na kwas, następnie bardzo dokładnie wymyć w wodzie z mydłem, wysuszyć i dopiero wówczas lutować na pastę. Należy zwrócić uwagę na jednakową długość linek nośnych w rurce (2). Po zlutowaniu całe urządzenie płuczemy w ciepłym oleju maszynowym. Do silnika „Super Tiger" G-15 stosuję śmigło o skoku 190—200 mm i średnicy 140—144 mm. Wynik 222 km/h uzyskałem na śmigle o skoku 195 mm i średnicy 142. Przy wykonaniu śmigła należy zwrócić uwagę, aby profil łopatki był płaski oraz aby obie łopaty były dokładnie wyważone i polerowane.

Zbiornik zwykły, z pobieranym ciśnieniem z krateru. Paliwa można wlewać najwyżej 25 cm³. Do silnika „Super Tiger" zalecam paliwo FAI z dodatkiem 25% rycyny. Kąt wychylenia steru do góry wynosi 7—8°, a do dołu 5—6°.

Pierwsze loty na jednej lince radzę przeprowadzać w bezwietrznych warunkach. Nadmieniam jednocześnie, że wzrost prędkości przy zastosowaniu jednej linki wynosi około 20—25 km/h.

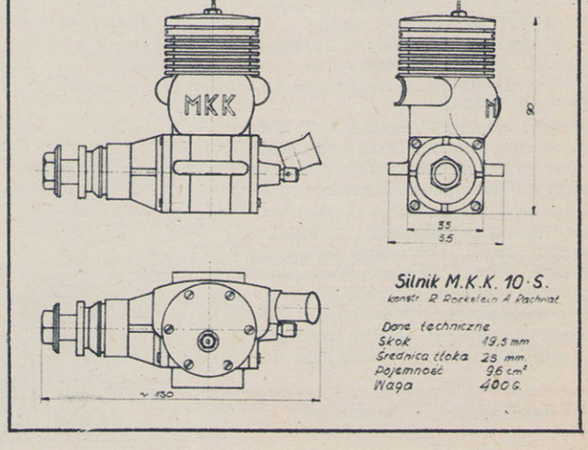
ANDRZEJ RACHWAŁ

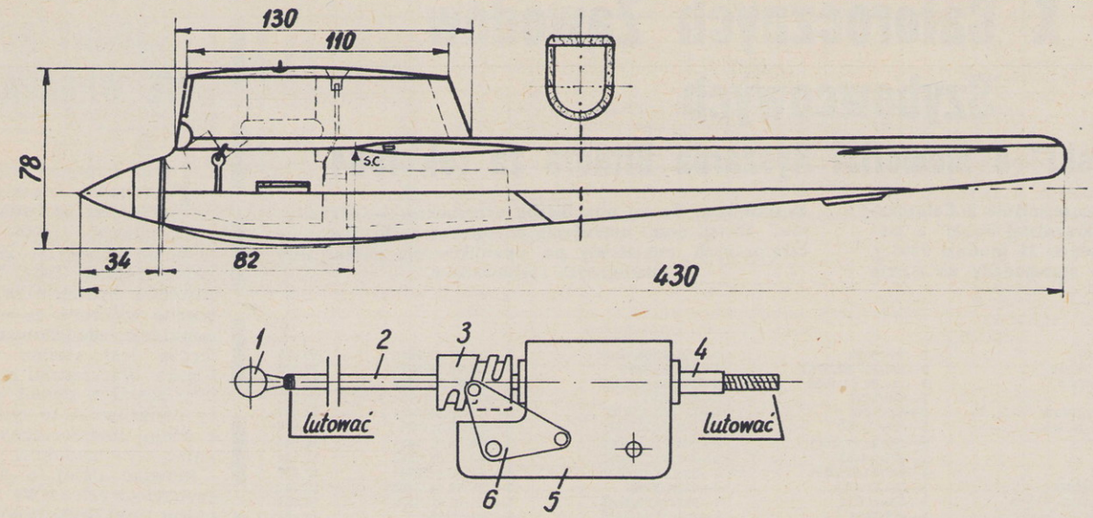
Rekordowy silnik

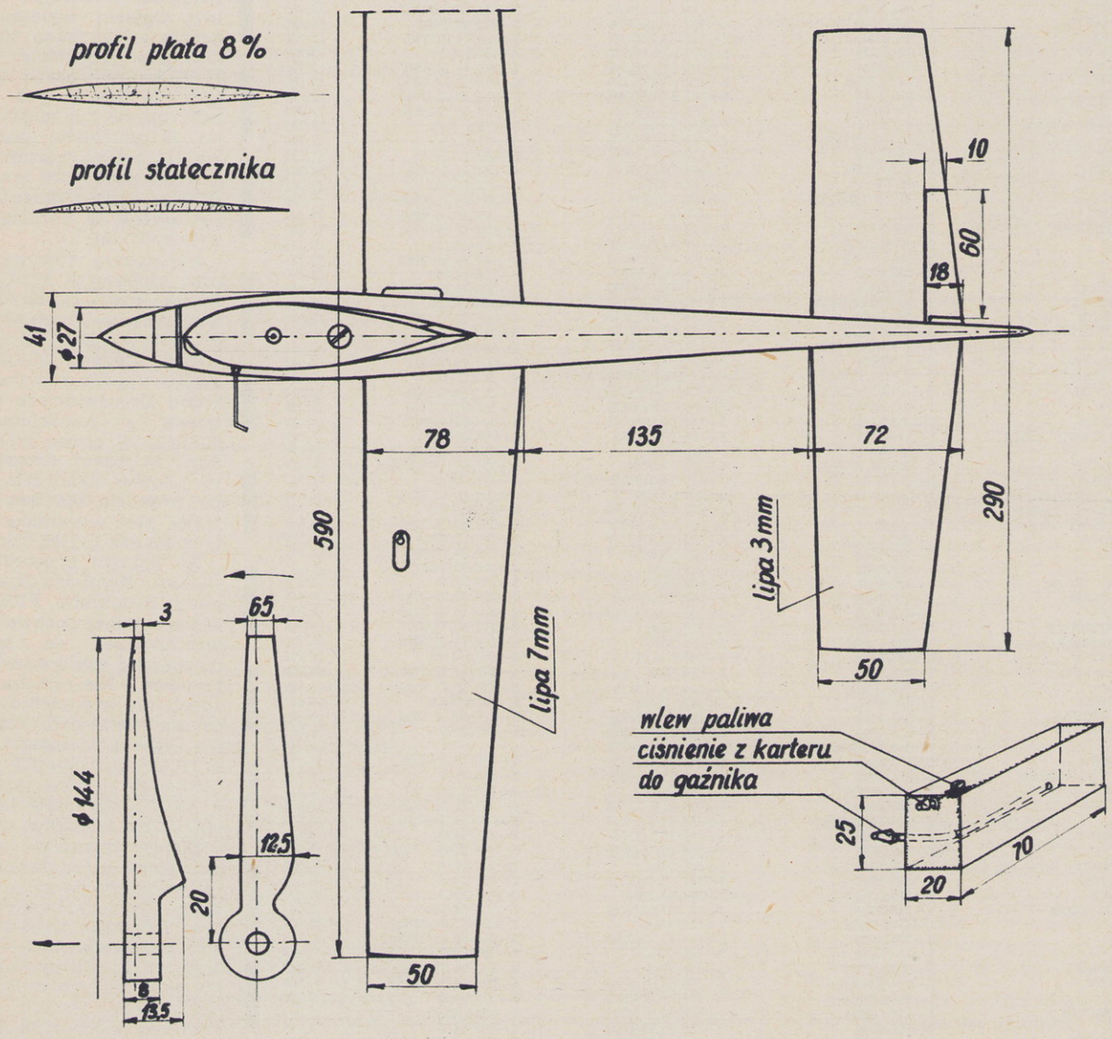
KONSTRUKCJĘ silnika MKK-10S oparliśmy na systemie płukania Dooling i MVVS. Początkowo zamierzaliśmy uruchomić serię 10 szt., jednak pewne trudności obiektywne udaremniły nasz plan. Silnik jest przemyślany tak, aby mógł mieć również zapłon iskrowy, nieodzowny do napędu modeli samochodów. Obecnie silnik znajduje się jeszcze w próbach.

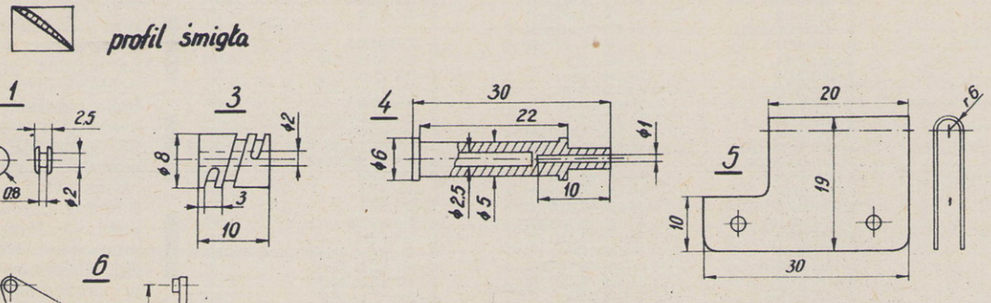
Opis konstrukcji. Karter silnika jest odlewem kokilowym, posiada starannie odlany na piaskowym rdzeniu kanał płuczący. Tuleja żeliwna, posiada frezowane i piłowane okna kanałów płuczących i wydechowych, następnie jest szlifowana i docierana. Ssanie silnika następuje zaworem obrotowym wykonanym z tekstolitu, zawór jest wyważony statycznie. Wał silnika obraca się na dwóch kulkowych łożyskach. Tylne denko karteru, głowica silnika i obudowa wału odlewane są w piasku, a następnie obrabiane na tokarni. Korbowód, frezowany z ciągnionego duralu, w dolnej stopie posiada wciśniętą brązową panewkę; posiada także otwory oliwiące. Tłok wykonany jest z nieprzetopionej części lotniczej tłoka, w nim osadzone są dwa żeliwne pierścienie uszczelniające.

Na tym silniku zamierzam przekroczyć własny rekord w kategorii modeli szybkich.









Rozpiętość 590 mm, długość 430 mm, ciężar całkowity 380 G, powierzchnia skrzydeł 3,79 dcm², powierzchnia całkowita 5,56 dcm².

NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

Do najnowszych silników seryjnych produkowanych w ZSRR należy „Meteor". Jest to silnik ze świecą żarową (3 V) o pojemności skokowej 2,47 cm sześciennego. Średnica tłoka 15 mm, skok 14 milimetrów, stopień sprężania 7-8 atm., 14 000 obrotów na minutę (przy śmigle o średnicy 150 mm). Ciężar bez śmigła 150 G, moc 0,35 KM, paliwo: 1 cz oleju silnikowego i 3 cz spirytusu etylowego. Żywotność silnika zgodnie z gwarancją wytwórni wynosi 6 godzin. Według opinii użytkowników, nowy silnik jest doskonalszy od powszechnie dotąd stosowanych konstrukcji „Moskwa" i „Kometa".

*

Gazeta „Komsomolska Prawda", dziennik młodzieży radzieckiej ufundowała w roku ubiegłym nagrodę i rozpisała konkurs korespondencyjny na najlepszą konstrukcję silnikowego modelu typu „latające skrzydło". Zawody odbywać się mogły w dowolnym miejscu ZSRR w dniach od 15 lutego do 11 października ub. roku. Wkrótce będą ogłoszone wyniki tej niezwykle interesującej imprezy.

*

Modelarze czechosłowaccy z okazji 60-lecia urodzin prezydenta CSRS — Antoniego Novotnego ofiarowali w końcu ub. roku dostojnemu solenizantowi radiomodel konstrukcji M. Souczka z Brna.

*

Aktualne, absolutne rekordy modeli latających zarejestrowane przez FAI, przedstawiają się następująco: Długotrwałość lotu — Jan Barber — N. Zelandia — 9 godzin 4 min; odległość — E. Borysewicz — ZSRR — 378,756 km; wysokość — J. Lubuszkin — ZSRR — 4152 m; prędkość — Elio Zanin — Włochy — 327 km/h. Dodać wypada, że tylko ostatni wyczyn pochodzi z roku ubiegłego, pozostałe liczą od kilku do kilkunastu lat.

*

Tegoroczne Mistrzostwa Świata odbędą się w dniach 8-11 lipca na lotnisku Kauhava w Finlandii. Tak informuje „Aeromodeller" w lutowym numerze z roku bieżącego.

*

Na ostatniej, 57 konferencji FAI w Tel-Avivie, dyplomy im. P. Tissandiera otrzymali między innymi modelarze: Frigyes — Węgry, Sokołow — ZSRR i M. Khani — Syria.

*

Publicysta tygodnika „Walka Młodych" zwrócił uwagę na fakt sprzedaży w niektórych naszych komisach modeli plastykowych z wymalowanymi swastykami (chodzi o modele niemieckich samolotów z okresu minionej wojny). Dodać możemy, że istotnie wytwórnie zachodnie produkują sporo modeli samolotów hitlerowskich maszyn, ale jak na razie unikały umieszczania swastyk, zachowując jedynie emblemat krzyża. Natomiast niektóre wytwórnie amerykańskie chętnie zamieszczają w czasopismach na swoich reklamach modele różnych Messerschmittów, Heinkli itp., w pełnej hitlerowskiej gali. Ale po co trafiają one do polskich komisów? — oto jest pytanie.

Wyniki X Całorocznych Zawodów Szybowcowych

„Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera za rok 1964

Poniżej publikujemy połowę listy uczestników X Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera, zakończonych 31 grudnia 1964 r. Jubileuszowe Zawody Całoroczne zgromadziły na starcie niespotykaną do tej pory liczbę uczestników — 424 pilotów. Uwagi oraz omówienie ubiegłorocznych zawodów całorocznych zamieścimy po opublikowaniu pełnej listy startujących szybowników.

1.	Jan Wróblewski, Bydgoszcz	2—465/5022	3—104/87,88/4345	6—510/91,34/9811	20.678
2.	Stanisław Kluk, Stalowa Wola	3—100/107,67/9767	4—205/82/4875	5—306/76,18/5670	20.312
3.	Wiktor Sznurowski, Warszawa	3—104/86,66/4706	4—244/83,65/5805	5—312/81,39/6259	16.770
4.	Adela Dankowska, Poznań	1—630/8496	2—419/3771	5—326/61,12/3934	16.201
5.	Gromosław Czempiński, Poznań	2—523/5648	3—11[illegible]/92,0/5715	5—312/66,85/4324	15.687
6.	Kazimierz Gorzkiewicz, Gdańsk	2—539n/5390	3—109/89,58/4544	5—359/63,3/4920	14.824
7.	Jan Prokop, Stalowa Wola	3—100/88,67/4867	4—202/70,46/4066	5—305/75,61/5611	14.544
8.	Bogdan Jóźwicki, Radom	2—495n/4455	4—207/80,12/5082	5—301/70,82/4583	14.120
9.	Jerzy Dyczkowski, Lublin	3—109/82,81/3936	4—236/67,42/4102	5—381/69,9/5800	13.838
10.	Henryk Lisiecki, Jelenia Góra	1—740,6/6172	2—422n/3798	3—135/78,64/3792	13.762
11.	Stanisław Ratusiński, Zielona Góra	1—615n/3874	4—267/86,59/5696	5—301/61,22/4132	13.702
12.	Tadeusz Dziuba, Szczecin	2—465/5022	3—104/87,88/4345	6—481n/4329	13.696
13.	Janusz Wasielewski, Wrocław	3—105/85,13/4563	4—201/87,39/5175	5—312/57,69/3894	13.632
14.	Henryk Jaworski, Świdnik	2—312/3744	3—112/87,27/4847	5—311/67,85/4895	13.486
15—16.	Mariusz Łuszpiński, Wrocław	1—505/4040	4—267/70,88/4758	5—319/63/4490	13.288
15—16.	Olgierd Olszewski, Gdańsk	2—355n/3550	4—243/6[illegible],38/3968	5—359/71,8/5770	13.288
17.	Henryk Muszczyński, Ostrów	2—326/3520	5—317/80,93/5636	6—458n/4122	13.278
18.	Stanisław Wielgus, Warszawa	2—356/3844	3—104/93,13/4817	4—267/74,16/4577	13.238
19.	Marek Kochanowski, Gdańsk	2—399n/3990	5—302/62,69/4289	6—415n/57,6/4910	13.189
20.	Zdzisław Nasiełowski, Radom	2—320/3840	4—207/82,25/5295	5—316/58,33/3993	13.128
21.	Marek Pawluk, Stalowa Wola	2—380/4560	3—100/80,4/4040	5—306/62,23/4283	12.883
22.	Franciszek Szachewicz, Warszawa	2—465/5022	3—104/74,28/3121	6—518n/4662	12.805
23.	Rajmund Jakób, Poznań	3—115/81,17/3840	4—266/78,23/4934	6—441n/3969	12.743
24.	Ludwik Merło, Bydgoszcz	2—196/2352	3—112/93,33/4907	5—350/75/5400	12.659
25.	Krzysztof Trzpil, Warszawa	2—338n/3380	3—104/70,11/2745	4—244/97,6/6480	12.605
26.	Józef Pieczewski, Łódź	2—434/4687	5—346n/3114	6—456n/4760	12.561
27.	Adam Barycza, Toruń	3—112/100,29/5534	4—207/54/2470	5—307/64,85/4555	12.559
28.	Leszek Kuciński, Rzeszów	2—332/3585	3—160/81,3[illegible]/4735	5—324/59,81/4221	12.541
29.	Stanisław Łuszpiński, Wrocław	2—282/3384	3—198/83,66/4811	4—267/70,57/4254	12.449
30.	Lech Jaworski, Radom	2—430n/3879	3—104/86,66/4236	6—476n/4284	12.399
31.	Tadeusz Góra, Bielsko	1—625n/4500	3—104/84,32/4024	4—267/66,19/3860	12.384
32.	Alfred Bzyl, Bydgoszcz	2—360/4320	3—112/89,6/5080	5—295n/2950	12.370
33.	Marek Skromny, Inowrocław	2—200/2400	3—112/78,13/3933	5—309/78,89/5979	12.312
34.	Pelagia Majewska, Warszawa	4—244/70,38/4030	5—307/66,25/4225	6—455n/4055	12.310
35.	Zenon Skolski, Jelenia Góra	2—376/4070	3—110/77,64/3477	4—267/7[illegible],21/4671	12.218
36.	Bolesław Kochanowski, Wrocław	2—477n/4293	4—267/69,65/4171	5—319/58/3601	12.085
37.	Edward Popiołek, Kraków	3—104/77,04/3370	4—267/68,75/4090	6—506n/4554	12.041
38.	Maciej Michałowski, Wrocław	2—170/2040	3—319/75/5690	4—267/71,2/4311	12.041
39.	Maksymiliana Paszyc, Poznań	3—104/82,1/3825	4—267/66,75/3910	6—468n/4212	11.947
40.	Eugeniusz Pieniążek, Poznań	3—104/83,19/3923	4—222/72,39/4013	5—302/59,6/3980	11.916
41.	Mirosław Nalepa, Rzeszów	1—508/4064	3—160/73,84/3984	4—202/67,7/3790	11.838
42.	Zbigniew Żółkoś, Bydgoszcz	1—396/3168	3—112/88,42/4465	4—246/72/4196	11.829
43.	Wojciech Mozdyniewicz, Nowy Targ	2—344/4128	3—105/86,3/4680	4—202/60/3020	11.828
44.	Janusz Szkodo, Wrocław	1—505/4040	2—320/3840	5—319/57,5/3940	11.820
45.	Antoni Schabowski, Rzeszów	3—160/72,72/3872	4—202/73/3888	5—324/62,7/4059	11.819
46.	Stanisław Marliński, Częstochowa	2—314/3768	3—110/79,51/4051	6—434n/3906	11.725
47.	Włodzimierz Jesionowski, Poznań	1—505/4040	2—310n/3100	3—104/90,43/4574	11.714
48.	Andrzej Dziurzyński, Bielsko-Biała	2—348n/3480	5—325/55,24/3774	6—480n/4320	11.574
49.	Sławomir Kwiatkowski, Katowice	2—396/4276	3—104/84,32/4024	4—267/59,[illegible]5/3262	11.562
50.	Ryszard Wyroba, Warszawa	2—496n/3124	4—244/63,37/3777	6—482n/4338	11.238
51.	Antoni Janicki, Wrocław	2—320/3840	4—267/58,89/3579	5—319/56,1/3800	11.199
52.	Józef Młocek, Poznań	1—526/3682	2—150/1800	3—104/78/3456	11.116
53.	Wiesław Zarycki, Jelenia Góra	2—335/4020	4—288/58,77/3765	5—325/3250	11.035
54.	Hanna, Badura, Bielsko-Biała	2—396/4276	3—104/72,56/2966	4—222/69,01/3708	10.970
55.	Władysław Bubień, Lublin	2—312/3744	4—236/64,65/3825	5—325/50,78/3328	10.897
56.	Czesław Mankiewicz, Warszawa	1—511/3679	2—312/3369	5—312/60,77/3777	10.825
57.	Zygmunt Gumiński, Warszawa	1—520n/3640	2—320/3840	3—104/72,55/3295	10.775
58.	Andrzej Kmiotek, Warszawa	2—326/3520	5—346n/3114	6—458n/4104	10.738
59.	Ryszard Witkowski, Warszawa	1—510/3570	2—314/3768	4—267/57,21;3391	10.729
60.	Andrzej Bański, Warszawa	1—486n/3402	3—104/70,9/3130	5—325/59,4[illegible]/4195	10.727
61.	Julian Ziobro, Jelenia Góra	2—326/3520	5—325n/2925	6—471n/4239	10.684
62.	Zygmunt Pudzianowski, Radom	1—520/4160	3—122/62,56/2476	5—317/57,28/3898	10.534
63.	Henryk Kucharski, Warszawa	2—335/4020	3—110/71,73/3273	5—307/3070	10.363
64.	Jan Sójka, Ostrów	4—266/72,54/4422	5—317/76,08/5778		10.200
65.	Andrzej Sokolski, Wrocław	2—170/2040	4—267/71,51/4339	5—319/[illegible]6,3/3820	10.199
66.	Romuald Szamkołowicz, Warszawa	2—314/3768	4—267/53,4/3010	5—325/3250	10.028
67.	Tadeusz Lewicki, Gliwice	1—370n/2590	2—320/3840	4—267/57,21/3391	9.821
68.	Janusz Pasierski, Warszawa	2—358n/3222	3—104/81,03/3728	4—267/51,84/2854	9.804
69.	Ludwik Misiek, Poznań	3—115/54,33/1583	4—267/68,17/4487	5—312/54,73/3603	9.763
70.	Jerzy Popiel, Jelenia Góra	2—326/3520	3—104/70,1/2745	5—381/3429	9.694
71.	Jerzy Maj, Wrocław	1—500/3500	3—106/69,13/2973	5—319/3190	9.663
72.	Wojciech Pluciński, Szczecin	1—499/3992	2—220/2640	5—302/3020	9.652
73.	Jerzy Martyniec, Grudziądz	2—344/3716	4—201/57,42/2752	5—305/3050	9.518
74.	Jerzy Michalski, Warszawa	2—315n/3150	3—104/65/3090	5—325/3250	9.490
75.	Andrzej Gregorczyk, Białystok	1—340/2720	3—10[illegible]67,02/2752	5—307/59/3970	9.442
76.	Roman Zabiełło, Poznań	1—436n/3052	2—314/3768	3—104/6[illegible],68/2608	9.428
77.	Stefan Makne, Poznań	2—320/3456	3—104/64,32/2225	5—312/60,19/3725	9.406
78.	Adam Witek, Kielce	2—188/2256	5—359n/3231	6—439n/3901	9.388
79.	Eugeniusz Drozdek, Szczecin	1—399n/2793	2—314/3768	5—267/51,51/2821	9.382
80.	Jerzy Krasiński, Warszawa	2—286n/2574	3—104/68,57/2868	4—222/66,26/3846	9.288
81.	Wojciech Matz, Łódź	1—455n/3180	3—104/67,82/2822	5—32[illegible]/3250	9.257
82.	Andrzej Szumorek, Warszawa	1—432n/3024	4—222/64,97/3717	5—250n/2500	9.241
83.	Tadeusz Pakuła, Mielec	1—512/4096	3—163/53,73/2003	5—305/3050	9.149
84.	Jerzy Kondraciuk, Grudziądz	2—305n/2745	3—109/74,31/3521	5—272n/2720	8.986
85.	Alfred Domke, Łódź	2—312/3370	3—104/63,67/2407	5—316/3160	8.937
86.	Konrad Wiciński, Białystok	3—110/85,71/4203	5—306/70,61/4608		8.811
87.	Franciszek Kępka, Bielsko-Biała	2—396/4276	3—104/56,73/1542	5—325n/2925	8.743
88.	Idzi Trybuś, Stalowa Wola	1—532/3724	2—148/1776	3—100/70,58/3058	8.558
89.	Janusz Gogała, Wrocław	1—307/2456	2—282/3384	4—267/50,06/2676	8.516
90—91.	Helena Wróbel, Szczecin	1—496n/3458	2—302/3624	3—108/52,68/1348	8.430
90—91.	Czesław Staniewicz, Szczecin	1—310/2480	2—270n/2700	5—325n/3250	8.430
92.	Roman Polański, Wrocław	1—315/2520	4—267/2670	5—302/51,33/3153	8.343
93.	Edward Makula, Katowice	2—326/3520	3—104/[illegible]8,32/1685	5—342n/3078	8.283
94.	Tadeusz Skałacki, Wrocław	3—106/54,82/1540	4—267/52,18/2888	5—319/56,3/3820	8.240
95.	Tadeusz Budziński, Rzeszów	3—160/60/2600	4—202/2020	5—324/52,54/3494	8.114
96.	Tadeusz Kaczmarek, Jelenia Góra	2—348n/3142	3—112/56/1720	5—325/3250	8.112
97.	Tomasz Kozłowski, Kraków	2—215/2580	3—109/62,69/2359	5—312/3120	8.059
98.	Stanisław Siemek, Nowy Targ	2—180/2160	3—105/67,02/2752	5—305/3050	7.962
99.	Andrzej Jankowski, Kraków	2—314n/3140	3—109/59,91/2081	5—274n/2740	7.961
100.	Andrzej Woźniak, Inowrocław	2—200/2160	3—102/53,21/1341	6—441n/4410	7.911
101.	Ryszard Matuszewski, Toruń	2—215/2580	3—109/1090	5—301/62,06/4216	7.886
102.	Irena Kostka, Gdańsk	2—215/2580	3—109/58,91/1981	5—301/51,89/3310	7.871
103.	Kazimierz Zientek, Słupsk	2—190/1440	3—109/62,28/2318	4—207/69,38/4008	7.766
104.	Henryk Rozwadowski, Lublin	1—337n/2359	2—188/2256	4—236/[illegible]6,86/3046	7.661
105.	Mirosław Rybacki, Włocławek	2—218/2616	3—123/55,07/1737	5—330n/3300	7.653
106.	Julian Kaleta, Świdnik	2—312/3744	5—311/57,59/3869		7.613
107.	Adam Ziemba, Stalowa Wola	3—178/71,2/3900	5—303/56,28/3658		7.558
108.	Jerzy Dąmbski, Warszawa	2—34[illegible]/3736	4—244/63,65/3805		7.541
109.	Ireneusz Kucharski, Warszawa	2—385/[illegible]620	4—244/57,86/2903		7.523
110.	Irena Zabiełło, Poznań	1—445n/3115	2—33[illegible]n/3350	3—104/1040	7.505
111.	Stanisław Sójka, Ostrów	2—184/2208	5—317/71,23/5293		7.501
112.	Tadeusz Supryn, Bielsko-Biała	2—240/2880	3—128/61,44/2424	4—207/2070	7.374
113.	Mirosław Królikowski, Warszawa	3—103/87,04/4260	4—267/57,41/3069		7.329
114.	Marek Zdrado, Wrocław	1—390/2560	2—184/2208	4—242/2420	7.188
115.	Zdzisław Żok, Mielec	1—307/2456	3—240/2880	3—177/1770	7.106
116.	Stanisław Caputa, Bielsko-Biała	1—305/2440	3—128/62,95/2576	4—207/2070	7.086

DOBRY ROK WE WROCŁAWIU

Pod dobrymi auspicjami wchodzi Aeroklub Wrocławski w dwudziestolecie powrotu Ziem Zachodnich do Macierzy. Z zamieszczonej obok listy wyników zawodów memoriałowych nietrudno wyliczyć, że w łącznej punktacji zdecydowanie najlepsza jest stolica Dolnego Śląska. Warszawski gigant pobity został o ponad 37 tysięcy punktów! A to tylko jedno z wielu ubiegłorocznych osiągnięć wrocławiaków.

Mówiąc dalej o sprawach szybowcowych AWr — najpierw kilka cyfr. Podstawowe szkolenie ukończyło 45 pilotów. Ogółem wylatano 2 540 godzin i wykonano 40 458 kilometrów przelotów, w tym 28 646 km po trasach zamkniętych. W liczbie tych kilometrów mieści się między innymi 28 przelotów ponad 300 km (11 z tego warunkowych), a jeden ponad 500 km. Wszystkie te dane wykazują wyraźny wzrost w porównaniu do ubiegłych lat.

Największą również z imprez klubowych 1964 roku w Polsce były II Szybowcowe Mistrzostwa Wrocławia. Startowało w nich 22 pilotów, wśród których znalazło się dwóch reprezentantów Aeroklubu Drezdeńskiego (NRD) i trzech z Aeroklubu Rana (CSRS). W czasie tych zawodów, w jednej z konkurencji 16 pilotów ukończyło przelot po trójkącie 300 km, zdobywając pięć warunków do złotych odznak i tyleż diamentów.

Na jednym z ostatnich posiedzeń Komisja Spadochronowa Aeroklubu PRL udzieliła specjalnej pochwały sekcji wrocławskiej za ożywioną działalność szkoleniową i wyczynową. Nie trzeba chyba specjalnie argumentować, jak ta pochwała była uzasadniona. Ogółem wykonano w AWr w ubiegłym roku 756 skoków, blisko dwa razy tyle co w r. 1963. Dwukrotnie też wzrosła liczba członków sekcji.

Dobre rezultaty przynosi zawiązana na stałe współpraca spadochroniarzy z Oddziałami Zmotoryzowanymi MO oraz Oficerską Szkołą Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Pisaliśmy już szeroko o skaczących milicjantach, obok nich przeszli również szkolenie podchorążowie KBW. Wyczynowcy otrzymali przy tym dodatkowe możliwości treningowe. Pozwoliło to im na solidne przygotowanie się do mistrzostw Polski oraz pobicie czterech rekordów krajowych. A właśnie szczególnie IX Spad. MP rozsławiły wrocławskie spadochroniarstwo. Mistrzowski tytuł zdobył Edward Ligocki, wicemistrzowski — Ryszard Kuś, a 10 miejsce — Wojciech Soleżyński. Członkowie AWr zdobyli w poszczególnych konkurencjach 3 złote i 3 srebrne medale. Dodajmy, że Ligocki i Kuś reprezentowali Polskę na mistrzostwach świata w NRF oraz Zawodach Państw Socjalistycznych w Moskwie.

Szereg cennych wyników uzyskano na I Spadochronowych Mistrzostwach Wrocła-

wia. W tym roku impreza ta będzie powtórzona już w obsadzie międzynarodowej.

Zimą działalność sekcji spadochronowej nie zamarła. Prowadzony jest systematyczny trening ogólnorozwojowy na sali gimnastycznej. Zdaniem przewodniczącego sekcji dra Walczaka podstawą sukcesów w powietrzu jest wysoka sprawność fizyczna skoczka. Daleko zaawansowane są prace przy montażu pierwszego w kraju symulatora do ćwiczenia akrobacji spadochronowej.

Dobrze też świadczy o sekcji i klubie w ogóle fakt powołania wiceprezesa urzędującego AWr inż. Antoniego Chojcana na kierownika reprezentacji Polski na Mistrzostwa Spadochronowe Świata w NRF.

Piloci samolotowi Aeroklubu Wrocławskiego wylatali blisko 1 200 godzin. Nadano pilotom 12 wyższych klas. I także w sekcji samolotowej obok szkoleniowych możemy odnotować zdobycze sportowe. Stanisław Maksymowicz zwyciężył w III Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów, a Henryk Sienkiewicz zajął w tej imprezie trzecie miejsce. Również z dobrej strony pokazał się Maksymowicz na Mistrzostwach Polski w Akrobacji Samolotowej, w Bielsku-Białej. Zakwalifikował się do finału, w którym po wyrównanej walce zajął ostatecznie siódme miejsce. Młodzi piloci Stanisław Klimowicz i Tadeusz Śliwiński wzięli udział w Zlocie do Morza.

Na duży plus sekcji samolotowej AWr należy zapisać uczestnictwo w organizacji III Rajdu Dziennikarzy i Pilotów. Impreza ta, odbywająca się corocznie z okazji Tygodnia Ziem Odzyskanych, osiągnęła poważny poziom sportowy oraz wysoko oceniane walory polityczne i propagandowe. Kierownictwo Rajdu — jak wiadomo — opiera się głównie na działaczach wrocławskich.

Truizmem jest stwierdzenie, że osiągnięcia sportowe i szkoleniowe opierać się musiały na wzorowej i ofiarnej pracy służby technicznej. Zresztą o ludziach wrocławskiego lotnictwa, o ich codziennej pracy, pisaliśmy w specjalnym numerze „Skrzydlatej" w maju ubiegłego roku. Na zakończenie tego krótkiego bilansu warto dodać kilka słów na tematy aktualne.

Mimo okresu urlopowego trwają prace przy sprzęcie — remonty przeprowadzone we własnym zakresie i przedłużanie resursów przyniosą i w tym roku wiele tanich godzin lotu. Opracowany został regulamin części lotniczej IV RDiP, poczyniono też szereg przygotowań organizacyjnych do tej imprezy. Sekcja szybowcowa opracowała plan „radiofonizacji" sprzętu i wykorzystywania radio w codziennej pracy. Sekcja spadochronowa przygotowuje grupę dziewcząt z ciekawymi planami na przyszłość (rekordy?!!!).

Wracając jeszcze do roku 1964 w lotnictwie wrocławskim — jedno smutne wspomnienie. Jesienią zginął przypadkową tragiczną śmiercią najlepszy tutejszy szybownik, wicemistrz świata z Saint Yan, Marian Gorzelak. Śmierć jego to niepowetowana strata dla Aeroklubu Wrocławskiego i polskiego szybownictwa. (p)

	117.	Roman Kulikowski, Wrocław	1—305/2440	3—104/57,25/1765	4—222/56,44/2864	7.069
	118.	Lech Juszczyk, Grudziądz	2—180/2160	4—105/67,74/2824	4—201/2010	6.994
	119.	Grażyna Rzepecka, Słupsk	4—112/77,24/3844	5—312/3120		6.964
	120.	Maria Olszewska, Gdańsk	1—320/2 60	2—260n/2600	3—104/56,73/1713	6.873
	121.	Ireneusz Mikołajczyk, Gliwice	1—305/2135	2—184/2208	4—103/64,37/2467	6.810
122—123.		Achill Rudnik, Wrocław	2—170/2040	3—128/1536	5—319/3190	6.766
122—123.		Zenon Jewstrat, Wrocław	2—170/2040	3—128/1536	5—319/3190	6.766
	124.	Stanisław Kostka, Gdańsk	2—215/2580	3—109/1090	5—296n/2960	6.630
	125.	Zbigniew Nowakowski, Mielec	294n/2058	2—174/2088	3—158/58,51/2431	6.577
	126.	Adam Migórski, Kraków	3—109/75,17/3807	5—269n/2960		6.567
127—128.		Elżbieta Grodecka, Łódź	1—250n/1750	2—312/3744	3—107/1070	6.564
127—128.		Franciszek Moskal, Toruń	1—395/3160	3—112/73,84/3404		6.564
	129.	Franciszek Różański, Bydgoszcz	2—1 0/1800	3—112/84/4520		6.320
	130.	Kazimierz Wróblewski, Grudziądz	1—505/4040	3—102/62,44/2264		6.304
	131.	Jan Broda, Bielsko-Biała	2—240/2880	3—109/72,77/3367		6.247
	132.	Tadeusz Rajca, Warszawa	2—331n/3310	5—290n/2900		6.231
	133.	Józef Misiek, Poznań	2—330/3564	3—115/65,09/2659		6.223
	134.	Leszek Szutowski, Bydgoszcz	2—196/2352	4—246/63,89/3849		6.201
	135.	Henryk Sienkiewicz, Jelenia Góra	2—303n/3030	5—317/n3170		6.200
	136.	Bronisław Czapski, Jelenia Góra	4—288/55,92/3124	5—304/3040		6.164
	137.	Stanisław Palider, Wrocław	1—308/2464	2—180/2160	3—128/1536	6.160
	138.	Adam Bułat, Kraków	2—341n/3410	3—103/66,45/2695		6.105
	139.	Tadeusz Wójcik, Radom	1—311/2488	2—120/1440	4—207/2070	5.998
	140.	Eugeniusz Kołłątaj, Olsztyn	2—295n/2950	3—134/67/3040		5.990
	141.	Włodzimierz Wojtecki, Kielce	1—305/2440	5—346n/3460		5.900
	142.	Marian Maj, Radom	243n/1701	2—140/1680	4—207/54/2470	5.851
	143.	Roman Gajcs, Kielce	1— 15/4120	2—170n/1700		5.820
	144.	Wiesława Bartel, Poznań	1—305/2440	2—184/2208	3—109/1090	5.738
	145.	Aleksander Pawlikiewicz, Wrocław	2—532/5745			5.745
	146.	Andrzej Jeśmanowicz, Toruń	2—120/1440	5—325/60,18/4268		5.708
	147.	Józef Górecki, Toruń	3—109/981	5—305/70,93/4630		5.611
	148.	Hipolit Gołąbek, Jelenia Góra	2—334/4008	3—110/55/1600		5.608
	149.	Zygmunt Tebich, Krosno	1—505/4040	3—104/ 4,74/1514		5.554
	150.	Jerzy Łącki, Warszawa	3—104/62,4/2052	4—222/65,94/3432		5.484
	151.	Wojciech Białczyt, Bielsko-Biała	1—264n/1848	3—128/73,14/3594		5.442
	152.	Andrzej Ruciński, Grudziądz	3—102/94,15/5433			5.435
	153.	Andrzej Rataj, Poznań	1—430n/2709	3—115/65,7/2720		5.429
	154.	Witold Drogonieracki, Radom	2—222/2664	4—207/55,94/2884		5.328
	155.	Franciszek Rutkowski, Toruń	1—310/2480	3—112/67,2/2840		5.320
	156.	Józef Garszczyński, Katowice	2—348n/3480	3—104/57,77/1817		5.297
	157.	Ludmiła Flądro, Wrocław	1—502/3514	3—104/57,24/1764		5.278
	158.	Tadeusz Bułat, Katowice	1—517/4136	3—103/50,73/1113		5.249
	159.	Andrzej Zygiel, Kraków	2—180/2160	5—305/3050		5.210
	160.	Waldemar Siwy, Opole	1—330/2640	2—214/2568		5.208
	161.	Jan Baran, Wrocław	2—170/2040	5—315n/3150		5.190
	162.	Krzysztof Włodarkiewicz, Warszawa	1—305/2440	3—109/66,06/2696		5.136
	163.	Tadeusz Słonina, Elbląg	2—156/1872	5—325/3250		5.122
	164.	Janusz Grześczyk, Ostrów	3—103/63,67/240	4—267/2670		5.077
	165.	Jerzy Adamek, Warszawa	2—184/1987	3—104/73,41/3043		5.030
	166.	Romuald Rawski, Olsztyn	3—103/60,58/2088	5—292n/2920		5.008
	167.	Tadeusz Gowkiewicz, Olsztyn	2—160/1920	3—134/67/3040		4.960
	168.	Roman Gozdecki, Bydgoszcz	3—106/5 ,78/1638	4—246/58,33/3280		4.918
	169.	Jerzy Kędzierski, Poznań	3—115/57,5/1900	5—309/3090		4.900
	170.	Tadeusz Mikołajczyk, Włocławek	2—218/2616	3—123/60,49/2279		4.895
	171.	Roman Konieczny, Włocławek	2—270n/2700	3—123/59,51/2181		4.881
	172.	Stanisław Błasiak, Bielsko-Biała	1—310n/2170	3—103/65,05/2695		4.865
	173.	Zbigniew Bukowski, Warszawa	3—104/54,26/1466	4—222/61,66/3387		4.853
	174.	Stanisław Targowski, Warszawa	5—312/66,85/4805			4.805
	175.	Adam Bujnowski, Kielce	1—317/2536	2—188/2256		4.792
	176.	Ireneusz Dobrzyński, Poznań	1—30 /2440	3—109/62,28/2318		4.758
	177.	Bronisław Dzido, Szczecin	2—220/2640	4—211/2110		4.750
	178.	Przemysław Bronikowski, Szczecin	2—220/2640	3—108/60/2080		4.720
	179.	Ryszard Jarzębski, Inowrocław	5—326/64,55/4715			4.715
	180.	Leszek Cetner, Kielce	1—305/2440	2—188/2556		4.696
	181.	Zdzisław Piekarz, Rzeszów	4—202/75,75/4595			4.595
	182.	Ryszard Jędrzejewski, Toruń	3—112/89,6/4 72			4.572
	183.	Andrzej Witkowski, Opole	3—101/85,35/4545			4.545
	184.	Stefan Różycki, Jelenia Góra	2—376/4512			4.512
	185.	Marek Możejewski, Szczecin	1—460n/3120	3—108/53,11/1391		4.511
	186.	Zygmunt Wania, Rzeszów	2—290n/2900	3—160/1600		4.500
	187.	Czesław Radziwonka, Kielce	1—318n/2226	2—188/2256		4.482
	188.	Stanisława Strządała, Bielsko-Biała	2—240/2880	3—104/55,32/1572		4.452
	189.	Aleksy Filaszkiewicz, Elbląg	2—156/1872	3—110/64,7/2570		4.442
	190.	Witold Bródka, Jelenia Góra	3—110/50,7/1170	5—325/3250		4.420
	191.	Zygmunt Znaniecki, Jelenia Góra	2—120/1440	3—112/71,48/2941		4.381
	192.	Zbigniew Kunstman, Bielsko-Biała	2—185/2220	3—128/58,18/2098		4.318
	193.	Aleksander Wasiak, Włocławek	1—305/2440	2—152/1824		4.264
	194.	Tadeusz Stępczyk, Mielec	1— 30/4240			4.240
	195.	Zbigniew Roszak, Bydgoszcz	4—235/68,11/4161			4.161
	196.	Roman Dryja, Stalowa Wola	3—100/81,48/4148			4.148
	197.	Franciszek Olejniczak, Poznań	3—104/59,42/1982	4—222/59,2/3140		4.122
	198.	Tadeusz Mizdalski, Bydgoszcz	4—246/67,09/4120			4.120
	199.	Andrzej Zembala, Gliwice	1—305/2440	3—103/56,18/1648		4.088
	200.	Zygmunt Chyła, Elbląg	2—156/1872	3—110/61,11/2211		4.083
	201.	Paweł Spotowski, Łódź	6—407n/4070			4.070
	202.	Zbigniew Kudzewicz, Toruń	3—112/84/4068			4.068
	203.	Tadeusz Godlewski, Włocławek	2—152/1824	3—123/60/2230		4.054
	204.	Józef Dankowski, Poznań	3—104/84,32/4024			4.024
205—206.		Eugeniusz Stawski, Warszawa	1—501/4008			4.008
205—206.		Tadeusz Szymczak, Zielona Góra	2—334/4008			4.008
	207.	Stanisław Józefczak, Nowy Targ	2—332/3984			3.984
208—209.		Henryk Ścisłowski, Olsztyn	2—220/2640	3—134/1340		3.980
208—209.		Zygmunt Kasprzycki, Gliwice	1—305/2440	3—109/54,5/1540		3.980
	210.	Jan Robaczewski, Toruń	1—310/2480	3—112/53,76/1496		3.976
	211.	Tadeusz Snochowski, Zielona Góra	2—330/3960			3.960
	212.	Włodzimierz Poleszczuk, Opole	2—158/1896	3—101/60/2010		3.906
	213.	Antoni Henclewski, Warszawa	6—432n/3888			3.888
	214.	Stanisław Jaworski, Kraków	1—305/2440	2—120/1440		3.880
	215.	Józef Gorszczyński, Katowice	5—325/55,71/3821			3.821
	216.	Władysław Boczkaj, Rzeszów	1—303n/2121	3—160/50,52/1652		3.773
	217.	Lechosław Przybylski, Łódź	2—262n/2620	3—104/50,9/1135		3.755
218—224.		Tomasz Maliszewski, Warszawa	2—312/3744			3.744
218—224.		Bronisław Baranowski, Łódź	2—312/3744			3.744
218—224.		Zygmunt Skrzypczyk, Lublin	2—312/3744			3.744
218—224.		Kazimierz Kozak, Lublin	2—312/3744			3.744
218—224.		Leszek Kłosiński, Lublin	2—312/3744			3.744
218—224.		Jerzy Piekutowski, Warszawa	2—312/3744			3.744
218—224.		Włodzimierz Kowalski, Bielsko-Biała	1—308/2464	3—128/1280		3.744
	225.	Aleksander Kujawski, Opole	2—158/1896	3—101/58,26/1836		3.732
	226.	Edward Chodkiewicz, Grudziądz	3—102/76,65/3685			3.685
227—228.		Józef Kania, Bielsko-Biała	2—104/1248	3—128/61,44/2424		3.672
227—228.		Bogdan Żbik, Radom	2—306/3672			3.672
	229.	Tadeusz Tański, Warszawa	1—540n/3640			3.640
230—231.		Antoni Wróbel, Szczecin	2—302/3624			3.624
230—231.		Mieczysław Zelek, Szczecin	2—302/3624			3.624
	232.	Czesław Lorenc, Kraków	1—320/2560	3—103/1030		3.590
	233.	Sadomir Smoliński, Ostrów	2—332/3585			3.585
	234.	Emil Didyk, Zielona Góra	4—222/63,42/3562			3.562
235—236.		Leon Głazowski, Inowrocław	3—112/78,13/3559			3.559
235—236.		Władysław Kośliçki, Bydgoszcz	4—246/60,99/3559			3.559
	237.	Franciszek Niechwiejczyk, Warszawa	2—150/1800	3—104/58,87/1734		3.534
	238.	Ryszard Lewandowski, Warszawa	1—305/2440	3—104/50,32/1072		3.512
	239.	Zbigniew Wędrychowicz, Gliwice	1—305/2440	3—104/1040		3.480
	240.	Władysław Kazimierczak, Gdańsk	2—200/2400	3—104/1040		3.440
	241.	Jerzy Klajman, Bielsko-Biała	3—128/71,11/3390			3.390
	242.	Jerzy Sabadasz, Wrocław	2—282/3384			3.384
	243.	Stanisław Serafin, Nowy Sącz	3—105/73,25/3375			3.375
	244.	Wiesław Dziedzic, Jelenia Góra	5—304/56,12/3286			3.286
	245.	Stefan Studencki, Zielona Góra	2—327n/3270			3.270
	246.	Andrzej Okoński, Warszawa	3—104/1040	4—222/2220		3.260
	247.	Zbigniew Luranc, Gdańsk	1—465n/3255			3.255
	248.	Jan Spałek, Katowice	1—312/2184	3—104/1040		3.224
	249.	Eugeniusz Woźniak, Inowrocław	3—112/70,73/3193			3.193
	250.	Alojzy Górny, Radom	3—122/69,71/3191			3.191

DOKOŃCZENIE WYNIKÓW ZAMIEŚCIMY W NASTĘPNYM NUMERZE.

SMOK W POTRZASKU

W centralnym Muzeum Armii Radzieckiej znajduje się pistolet niemiecki, z którym pilot I. S. Lubimow przeszedł cały szlak bojowy.

Historia tego pistoletu jest niezwykła, jak i niezwykłe są przeżycia frontowe jego właściciela.

Autor poniższej opowieści, podpułkownik rezerwy A. Dorochow, w czasie ostatniej wojny pełnił służbę w lotnictwie Floty Czarnomorskiej. Oto co pisze on o Lubimowie.

•

O świcie prawie wszyscy piloci wystartowali na wykonywanie zadania bojowego. Na lotnisku znajdowali się jedynie kapitan Lubimow i starszy lejtenant Awgiejew. Gdy do powrotu kolegów pozostało dwadzieścia minut, Lubimow powiedział:

— Startujemy!

Dwa myśliwce z czerwonymi gwiazdami na kadłubach wzbiły się w przestworza i szybko osiągnęły znaczną wysokość. Piloci dostrzegli własne samoloty, wracające z zadania bojowego. Lecz nagle zza chmur wyskoczyły dwa myśliwce hitlerowskie i błyskawicznie skierowały się w stronę bombowców radzieckich.

Piloci hitlerowscy z korpusu lotniczego generała Richthofena unikali spotkań z myśliwcami radzieckimi. Czatowali oni zazwyczaj na bombowce radzieckie i napadali na nie w momencie, gdy te wracały z zadania z pustymi prawie zbiornikami i bez amunicji. I tym razem dwa myśliwce Me — 109 wyskoczyły „zza węgła", licząc na łatwą zdobycz. Kapitan Lubimow i starszy lejtenant Awgiejew, osłaniając kolegów, rzucili się na Niemców. Atak pilotów radzieckich zupełnie zaskoczył faszystów. Jeden z nich, nie wszczynając walki, uciekł. Drugi natomiast, widać doświadczony pilot, wszczął walkę. Hitlerowiec, wykonując skomplikowane ewolucje, unikał ognia myśliwców radzieckich, starając się przy tym zająć dogodną pozycję do ataku.

Ta niezwykle zacięta walka trwała zaledwie kilka minut. Kapitan Lubimow chwycił faszystę w siatkę celownika, nacisnął przycisk. Seria dosięgła wroga — Messerschmitt stanął w płomieniach. Pilot wyskoczył ze spadochronem. Wylądował w stepie. Wokoło żywej duszy nie było.

Kapitan Lubimow, po wylądowaniu, pojechał z dwoma kolegami samochodem na miejsce zderzenia się samolotu z ziemią. Znaleźli osmalone szczątki Messerschmitta. Opodal leżał spadochron. Ślady prowadziły do stogu. Lotnicy obejrzeli go ze wszystkich stron, przeszyli w kilku miejscach bagnetem. Faszysta przepadł jak kamień w wodzie.

Lotnicy, zmartwieni niepowodzeniem, wrócili do szczątków samolotu. Zwrócili uwagę na przednią część oszklenia kabiny. Szkło było bowiem bardzo grube. Chodziły słuchy, że kula go nie przebije. Postanowili sprawdzić. Wyjęli szybę z obramowania i położyli pod stogiem.

Padł strzał. I nagle ze stogu doleciał wystraszony głos:

— Rus! Nicht strelajt! Nein!

Równocześnie ze stogu wyskoczył hitlerowski kapitan i podniósł ręce na znak, że się poddaje. Z boku zwisał mu przewieszony przez ramię mauser w drewnianym futerale.

Wkrótce kapitana Lubimowa wezwał generał Jermoczenkow. Pogratulował mu zwycięstwa i wręczył pistolet zestrzelonego przezeń pilota faszystowskiego.

— As hitlerowski zachwyca się twoim mistrzostwem i odwagą — powiedział generał.

Pilot Lubimow nie wiedział wówczas, że później, w tragicznych dlań okolicznościach, niemiecki mauser uratuje mu życie.

•

Był początek października 1941 r. Panowała jeszcze słoneczna pogoda, ale już występowały oznaki zbliżającej się jesieni.

9 października załogi bombowców nurkujących 40 pułku lotniczego bombardowały pozycje wroga. Towarzyszyła im grupa myśliwców pod dowództwem kapitana Lubimowa. W pobliżu Pieriekopa, zajętego już przez faszystów, Messerschmitty usiłowały zagrodzić drogę bombowcom radzieckim. Jaki odparły kilka ataków, bombowce zbliżyły się do celu, zrzuciły bomby i weszły na kurs powrotny. Niedaleko linii frontu znów ukazały się Messerschmitty. Nieprzyjaciel miał liczebną przewagę. Z radzieckich myśliwców osłony pozostali w szeregu już tylko kapitan Lubimow i starszy lejtenant Agwiejew.

W pewnym momencie Lubimow dostrzegł dwa Messerschmitty, atakujące samolot zamykający ugrupowanie bombowców radzieckich. Błyskawicznie pospieszył koledze z pomocą. I w tym momencie pocisk nieprzyjacielski trafił jego samolot. Odłamki uszkodziły maszynę. Lubimow został ranny. Przezwyciężając ostry ból, kapitan obejrzał się i dostrzegł, że Messerschmitt szykuje się do ponownego ataku. Okrwawiony pilot wykonał pętlę i myśliwiec nieprzyjacielski przemknął obok. Lubimow zauważył na kadłubie Messerschmitta wizerunek smoka i liczbę „21".

Pilot radziecki z trudem dociągnął nad swoje terytorium. Wylądował w stepie. Wysiadł z kabiny i zaczął opatrywać rany.

Po chwili usłyszał warkot silnika lotniczego. Chciał odwrócić się, ale nie był w stanie. Czuł silny ból w mocno oparzonej lewej nodze. W oczach pociemniało. A samolot nieprzyjacielski nurkował już po raz drugi. I znów rozległy się strzały z broni pokładowej. Lubimow ponownie dostrzegł na kadłubie samolotu hitlerowskiego „smoka" i liczbę „21". Po chwili stracił przytomność.

Ocknął się dopiero w nocy. Na tle ciemnego nieba migotały gwiazdy. Krzyknął i ... sam ledwie usłyszał własny głos. Wyjął więc z futerału mausera i wystrzelił kilkakrotnie. Rozległy się odgłosy wystrzałów i po chwili zamarły w stepie. Znów zapanowała cisza. Czyżby koniec?

Nagle usłyszał tętent konia. Na tle ciemnego nieba, niczym na ekranie, zarysowała się sylwetka jeźdźca. Chłopiec, w wieku około czternastu lat, zabrał rannego pilota.

•

Wbrew przewidywaniom lekarzy, wbrew wszelkim instrukcjom, kapitan Lubimow straciwszy nogę — zaczął latać z protezą. Początkowo uczył się chodzić. Potem trenował na rowerze. Następnie zajął miejsce w kabinie samolotu szkolno-treningowego. Z kolei przesiadł się na bojowy. Wiosną 1942 r. wrócił do macierzystego pułku. Pierś jego zdobił order Lenina. We wrześniu 1942 r. w walce powietrznej nad Tuapse zginął dowódca pułku N. Pawłow. Major Lubimow wyznaczony został na stanowisko dowódcy wsławionego w bojach pułku. Uczestnicząc w walkach powietrznych, zestrzelił jeszcze trzy samoloty nieprzyjaciela. O jednym z nich należy jednak opowiedzieć szczegółowo.

W tym czasie pułk bazował na lotnisku przyfrontowym. 24 sierpnia 1943 r. dwie pary myśliwców wzbiły się w przestworza. Pierwszą parę prowadził dowódca pułku. Jego prowadzonym był młodszy lejtenant gwardii Wasilij Lubimkow.

Po upływie około dwudziestu minut od strony Noworossijska ukazały się dwa Messerschmitty. Leciały na dużej wysokości. Piloci radzieccy dostrzegli je i pomknęli w tamtym kierunku. Lubimow zaatakował prowadzącego nieprzyjacielskiej pary. Wasilij Lubimkow osłaniał swego dowódcę.

I nagle... Lubimow nie uwierzył własnym oczom: na kadłubie Messerschmitta widniał dobrze znany mu „smok" i liczba „21". A więc to tu dane nam było spotkać się ponownie! O, teraz nie umkniesz! Samoloty zbliżają się wzajemnie, odległość szybko maleje. Lubimow nie spieszy się z naciśnięciem spustu. Czeka dogodnego momentu. Faszysta pierwszy otworzył ogień. Lubimow wykonał nieznaczny ruch sterami i białe smugi serii przemknęły obok. Teraz pilot radziecki mógł strzelać celnie, niezawodnie. Ognista seria z jego broni pokładowej przeszyła cielsko nieprzyjacielskiego myśliwca. Ale „smok" nie spadał. Hitlerowiec wprowadził maszynę w głęboki wiraż i umknął ze strefy ostrzału. Lubimow celuje teraz w kabinę. Huk silnika tłumi odgłosy wystrzałów. Messerschmitt traci wysokość. Spod lewego skrzydła wydostaje się smuga czarnego dymu. Jeszcze jedna seria. Samolot nieprzyjacielski wali się na skrzydło i Lubimow raz jeszcze dostrzegł liczbę „21".

•

We wrześniu 1943 r. I. Lubimow objął stanowisko dowódcy 4 dywizji myśliwskiej, wchodzącej w skład lotnictwa Floty Czarnomorskiej. Następnie brał udział w walkach o wyzwolenie Krymu i Sewastopola.

Za osobisty udział w walkach i umiejętne dowodzenie dywizją I. Lubimow otrzymał zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Obecnie generał I. Lubimow nadal pełni służbę w Siłach Zbrojnych ZSRR: jest on szefem katedry jednej z akademii wojskowych.

BYŁEM KAMIKADZE

W 1944 r. przed Japonią wyraźnie zarysowało się widmo klęski. Sztab generalny opracowywał plany przejścia do wytrwałej obrony, zamierzając w ten sposób zadać nieprzyjacielowi możliwie najbardziej dotkliwe straty.

W planach tych istotną rolę mieli odegrać kamikadze, młodzi piloci — ochotnicy, wychowani w duchu fanatycznej wierności cesarzowi japońskiemu. Tysiące pilotów — samobójców zajmowało miejsca w kabinach samolotów załadowanych materiałem wybuchowym i poświęcając życie — wrzynali się wraz z samolotem w amerykańskie okręty wojenne. Już samo słowo „kamikadze" wywoływało lęk u marynarzy amerykańskich.

Kim byli ci ludzie? Wszystko, co dotyczyło ich szkolenia i organizacji obrony aktywnej, otoczone było szczególną tajemnicą. Z przestrzeganiem jej nie było specjalnych kłopotów, ponieważ wszyscy kamikadze, którzy startowali do jedynego w swoim życiu lotu bojowego, ginęli nieuchronnie. Ale oto zupełnie niedawno okazało się, że jeden z pilotów-samobójców pozostał przy życiu...

Prawdziwe nazwisko brata Luiyi, kształcącego się w instytucie teologicznym w San Antonio, brzmi: Takajuki Matsuo. Jest on Japończykiem. Ten katolicki mnich był w czasie wojny kamikadze.

W szkole Takajuki był kapitanem drużyny siatkówki, uprawiał szermierkę, grał w koszykówkę, pływał doskonale, nie obawiając się nigdy wirów ani silnych prądów w rzece. Groźba niebezpieczeństwa podniecała jego wyobraźnię, pochłaniała go. Nikt nie nurkował jak on, nikt nie był w stanie dorównać mu w różnego rodzaju pracach. W szkole rozwinął się jego dociekliwy umysł; w ciągu kilku lat opanował język chiński, angielski i niemiecki. W tym czasie interesowała go filozofia niemiecka. Lecz oto nadszedł dzień, w którym Japonia napadła na Stany Zjednoczone...

— Każdy Japończyk rodzi się żołnierzem — mówi z dumą pokorny sługa boży. — Jesteśmy bowiem narodem wybranym. Wstąpiłem ochotniczo do lotnictwa morskiego. Trąbka budziła nas o piątej rano. Mieliśmy zaledwie dziesięć minut na toaletę poranną, po czym, do siódmej, odbywały się lekcje angielskiego, matematyki, geografii oraz zajęcia z techniki pilotowania. Nauczyciele nasi bez przerwy wpajali w nas poczucie dumy z tego, że będziemy mieli zaszczyt zginąć za Japonię.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej miały znacznie więcej samolotów niż my. Na kilka dni przed wylądowaniem Amerykanów na pierwszej z wysp nasz admirał Onisi, twórca oddziałów kamikadze, rozpoczął operację pod kryptonimem „Zwycięstwo". Nie mogliśmy zwyciężać Amerykanów w normalnych zmaganiach, więc musieliśmy szukać innych sposobów walki. Dlatego poświęcaliśmy życie pilotów i samoloty, kierując je na cel. Tylko bowiem pilot-samobójca, kierując swój samolot na pokład lotniskowca bądź okrętu liniowego, mógł być całkowicie pewny, że zniszczy cel. Poświęcając życie — ratowaliśmy Japonię. Tak nam mówiono i to było największą radością naszego życia...

W grupie było nas pięćdziesięciu, gotowych w każdej chwili umrzeć za cesarza. Życie nasze w ostatnich tygodniach przed startem nie było piękne, ani przyjemne. Przeciwnie, stworzono nam takie warunki, w których marzyliśmy o śmierci.

Metody szkolenia były surowe, a nawet, powiedziałbym, okrutne. Każdy instruktor szkolił tylko pięciu uczniów. Za najmniejsze przeoczenie, najmniejszy błąd popełniony w czasie lotu karano uderzeniami knuta. Za poważniejszy błąd stawiano na baczność i bito pięścią po twarzy. Gdy któryś z nas upadł, polewano go wodą z wiadra. Biada temu, który nie podniósł się w porę: bili go wówczas jeszcze mocniej. Ale wszystko to było drobnostką w porównaniu z karą zwaną „samolotem". Człowiek, stojąc na palcach, z rozłożonymi rękami i wyciągniętą do przodu głową, musiał naśladować lot samolotu. Padaliśmy ze zmęczenia. Wtedy bito nas knutami i kazano stać nadal. A mimo to nigdy nie przestaliśmy wierzyć, że zaszczyt oddania życia za cesarza wart jest jeszcze większego poświęcenia.

Przeszło dwa tysiące młodych pilotów — kamikadze zginęło w samobójczych lotach. Gdy przychodziła kolej na następną grupę, wieczorem w przeddzień śmiertelnego lotu nazwiska ich wyczytywano przed frontem oddziału. Wyczytani spożywali kolację wspólnie z dowódcami, a następnie szli pisać testament. Złotymi nożycami ucinali sobie pęk włosów, obcinali paznokcie i wszystko to, wraz z napisanym testamentem, wkładali do koperty i starannie zaklejali. O świcie nakładano im na głowę opaskę ozdobioną flagą japońską i przypinano miecz samurajski. Nigdy nie zauważyłem, aby którykolwiek z nich nie promieniał ze szczęścia.

Byłem w grupie samobójców latających na małym samolociku-torpedzie. Te latające torpedy podwieszano pod bombowcami-nosicielami i odczepiano w odległości 12 do 20 kilometrów od upatrzonego celu. Od tego momentu pilot był już skazany na śmierć: samolot nie miał bowiem podwozia, ani pływaków (do wodowania). Tak więc pilot, nawet gdyby chciał, nie mógł już zmienić swej zgubnej decyzji.

W momencie oddzielania się torpedy od nosiciela zapalnik torpedy odbezpieczał się. Gwarantowało to jej wybuch bezpośrednio po zderzeniu się z okrętem lub z wodą. Samolocik-torpeda wyposażony był w nieduże silniki rakietowe — przyspieszacze, dzięki którym mógł rozwinąć dużą prędkość. Jeżeli pilot samolotu-torpedy zdołał przedostać się przez ogień nieprzyjacielskich myśliwców przechwytujących, a następnie przez ścianę ognia zaporowego okrętowej artylerii przeciwlotniczej, wrzynał się w pokład okrętu i ginąc topił go.

Kiedy dla Takajuki nadeszła kolej umierać za cesarza, na Japonię spadły bomby atomowe, a wojska radzieckie rozgromiły Armię Kwantuńską. Dla młodego samuraja życie straciło sens, tak przynajmniej twierdził on, ucząc się już w katolickim instytucie teologicznym.

Tak więc wojna z Japonią zakończyła się w dniu, kiedy Takajuki miał wystartować do samobójczego lotu. Co było dalej? Młody samuraj, będący w rozterce, trafił do kościoła katolickiego, który potrafił wykazać mu swą przewagę nad ciemnymi dogmatami etyki samurajskiej.

POSZUKIWANIA AMELII EARHART TRWAJĄ

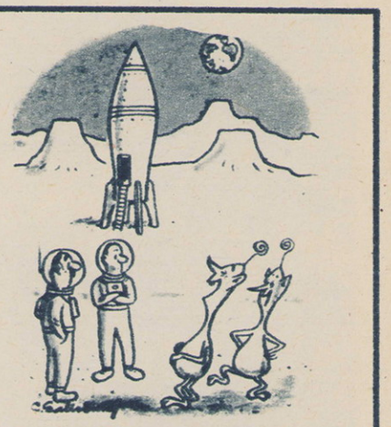
W czerwcu 1937 r. znana lotniczka amerykańska Amelia Earhart, wraz z nawigatorem Fredem Noonan, wystartowała z Lae na Nowej Gwinei kierując się na wyspę Howland. Jej samolotu nie zobaczono już nigdy, zakrojone na olbrzymią skalę poszukiwania nie dały żadnych rezultatów.

Dopiero w latach drugiej wojny światowej żołnierze amerykańscy walczący na wyspie Saipan zebrali dziwne informacje. Paru z nich widziało w zdobytych dokumentach zdjęcia Amelii Earhart w otoczeniu japońskich oficerów, inni słyszeli opowieść o parze białych lotników, mężczyźnie i kobiecie, którzy przed wojną przywiezieni zostali przez Japończyków na Saipan, jakiś czas więzieni i straceni pod zarzutem szpiegostwa.

Wiadomości te zebrał dziennikarz amerykański Fred Goerner i od kilku lat prowadzi własne wnikliwe śledztwo. W trakcie tej pracy natknął się na jeszcze jedną zagadkę — dziwną niechęć do tej sprawy amerykańskich władz wojskowych. Niechęć, która automatycznie wysuwa pytanie: czy Amelia Earhart i Fred Noonan mieli może rzeczywiście zlecone zadanie wywiadowcze? Wiemy, że całe ich życie upłynęło na walce z przestrzenią, a jeżeli zginęli jako pierwsi żołnierze wojny na Pacyfiku — ich naród winien to wiedzieć.

Goerner obiecuje, że wyjaśni to wkrótce.

(c)



...a drugi Marsjanin powiedział: — To nie była tam jakaś moja znajoma, lecz najprawdziwsza żona...

TAJEMNICA „BERMUDZKIEGO TRÓJKĄTA"

Na niewielkim stosunkowo obszarze Atlantyku, w trójkącie pomiędzy Florydą, Bermudami i Porto Rico, w ciągu ostatnich 20 lat zaginęło bez wieści ponad 1 000 osób. Groźna zagadkowość tego rejonu trwa już zresztą dłużej. Od setek lat ginęły tu żaglowce, teraz giną nowoczesne okręty i samoloty. Kronika tych wypadków zawiera historie wręcz niewiarogodne, zachowane są taśmy magnetofonowe z zaniepokojonymi głosami pilotów, którzy podawali, że stracili orientację co do stron świata, że wokół nich dzieje się coś, czego nie rozumieją. Potem łączność radiowa się rwała i po kilku dniach znajdywano co najwyżej pływające po oceanie szczątki samolotów.

My, ludzie dwudziestego wieku, nie uznajemy żadnych sił tajemnych, chcemy i musimy rozumieć wszystko, co dzieje się wokół nas, a jednak protokóły wypadków w tzw. „Trójkącie Bermudzkim" kończą się niezmiennie upokarzającym stwierdzeniem, że przyczyn katastrof nie ustalono.

Od czasów Kolumba znane są co prawda zaburzenia w działaniu sił magnetyzmu ziemskiego, lecz to nie wyjaśnia jeszcze sprawy. W r. 1950 kanadyjski uczony Wilbert Smith ogłosił swe badania nad zaburzeniami sił grawitacji. Odkrycie to, będące zresztą dopiero raczej hipotezą, jest na razie jedyną nadzieją na wyjaśnienie tajemnicy „Bermudzkiego Trójkąta". (c)

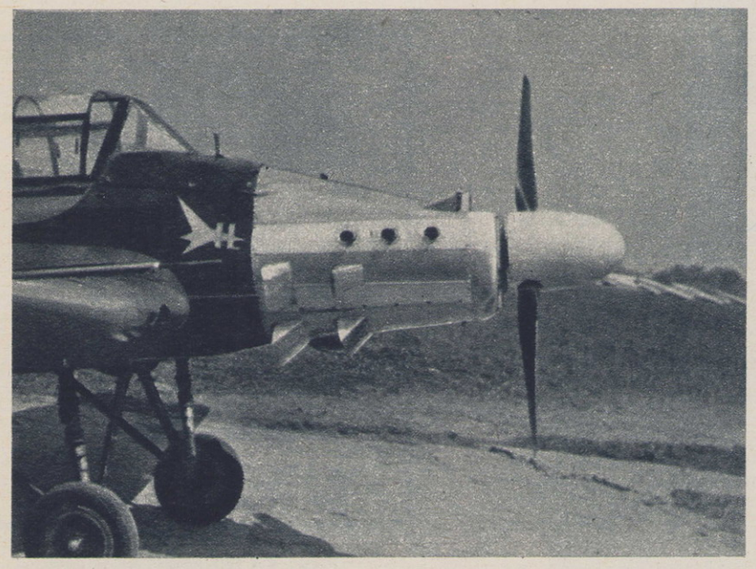
RODZINA „ZUCHÓW" I „JUNAKÓW"

Dokończenie ze strony 11

stalację paliwową, został nazwany „Junak-3" oraz stał się prototypem nowego samolotu. W dniu 7 sierpnia 1953 r., pilot inż. A. Abłamowicz i pilot W. Pełka dokonali oblotu pierwszego egzemplarza prototypowego. Drugi prototyp został oblatany 14 grudnia 1953 r. W latach 1954 i 1955 wyprodukowana została spora seria „Junaków-3". Budowane były w dwóch wersjach A i B, różniących się instalacją paliwową. Od 1956 r. „Junaki-3" zaczęto użytkować w aeroklubach, gdzie wraz z „Junakiem-2" służą jako samoloty szkolne, treningowe i akrobacyjne.

„Junaki-2" i „3" od szeregu lat są podstawowymi samolotami do szkolenia i treningu. Na „Junakach" nasi pilocі sportowi biorą udział w Samolotowych Mistrzostwach Polski, Lotach Południowo-Zachodniej Polski, Zlotach Gwiaździstych itp. „Junak-2" służący od szeregu lat w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym jako samolot do holowania szybowców ma na swym koncie holowanie wielu prototypów szybowców zbudowanych w SZD. Na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie w 1958 r. i na wielu Szybowcowych Mistrzostwach Polski „Junaki-2" służyły do holowania szybowców.

Warto jeszcze wspomnieć o wersjach doświadczalnych „Junaka-2". Jeden z egzemplarzy był czasowo wyposażony w śmigło metalowe.



„Junak" z silnikiem płaskim WN-6. Foto: J. Sitkowski

Były też próby wyposażenia „Junaka" w podwieszane dodatkowe zbiorniki i uzbrojenie ćwiczebne. Wiosną 1961 r., jako studium wstępne zespołu napędowego samolotu M-4 „Tarpan" zabudowano w celach doświadczalnych na „Junaku-2" z Instytutu Lotnictwa o znakach SP-GLE silnik WN-6B o mocy 195 KM. Oblotu tego samolotu dokonał 26 kwietnia 1961 r. pilot inż. L. Natkaniec. Po uzyskaniu danych o chłodzeniu i pracy silnika w powietrzu — zdemontowano zespół napędowy. Wobec przeciągającej się budowy samolotu M-4 „Tarpan", ów „Junak—WN" wywołał chwilowe zainteresowanie Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL, jako jedna z możliwości uzyskania nowego sprzętu dla aeroklubów.

Ocena „Junaków" i „Zuchów" przedstawia się następująco. Wyposażenie najskromniejsze było u „Junaka-1", gdyż tylko w najniezbędniejsze przyrządy, najbogatsze zaś u „Junaka-3", który otrzymał radiostację krótkofalową oraz radiopółkompas. Opinię wśród pilotów i mechaników psuło tym samolotom prymitywne wykończenie kabiny, bez tapicerki oraz niewygodne rozmieszczenie dźwigni.

Zachowanie się samolotów tej rodziny podczas startu, wznoszenia, lotu poziomego, akrobacji i lądowania było pilotażowo poprawne. Były one do siebie podobne pod względem stateczności, sterowności, przeciągnięcia i korkociągu.

Mimo podobnych własności pilotażowych poszczególne typy „Junaków" i „Zuchów" poważnie różniły się osiągami — co też wpływało na ocenę samolotów. Wynikało to z różnic mocy, ciężaru i oporu czołowego. Najlżejszy był „Junak-1" i „Zuch-1", przy czym „Zuch-1" miał mocniejszy silnik. „Junak-3" przy tej samej mocy silnika co „Junak-2" i „Zuch-1" był najcięższy z całej rodziny. Na czoło wszystkich „Junaków" i „Zuchów" wysuwa się „Zuch-1", który dzięki rzędowemu silnikowi posiadał najmniejszy opór czołowy, mając równocześnie 160-konny silnik i mały ciężar własny. Według opinii pilota doświadczalnego inż. Andrzeja Abłamowicza, był on (wespół z CSS-11) jednym z najlepszych samolotów akrobacyjnych powojennego dwudziestolecia, a wykonywanie na nim akrobacji prawdziwą przyjemnością. „Zuch-1", jako pierwszy polski samolot powojenny, wykonywał pętle odwrócone i odwrócone korkociągi. „Junak-3" wyróżniał się dobrą widocznością na ziemi oraz łatwym i prawidłowym lądowaniem — dzięki podwoziu z przednim kółkiem.

Konstrukcja

„Junak-3", to dwumiejscowy szkolno-treningowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji mieszanej, ze stałym podwoziem. Przeznaczony jest do szkolenia podstawowego i treningu, szkolenia i treningu w akrobacji oraz treningu w lotach nawigacyjnych i bez widoczności.

Kadłub konstrukcji kratownicowej, spawany z rur stalowych. Pokrycie części przedniej przed kabiną — z blachy. Pozostała część kadłuba kryta płótnem na drewnianych listwach profilujących. Kabina oddzielona od silnika przegrodą ogniową. Miejsca pilotów — jedno za drugim. Pod kabiną przechodzą dźwigary środkowej części płata. Sterownice w obu kabinach. W przedniej kabinie i w tylnej pedały — regulowane. Napęd lotek mieszany, napęd sterów linkami. Fotele z rurek stalowych mają regulowaną wysokość. Tablice przyrządów wyposażone w: prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr, zakrętomierz, busolę, zegar czasowy, obrotomierz i kontroler silnika. Tylna kabina — główna, wyposażona ponadto w sztuczny horyzont, wskaźnik radiokompasu, włączniki radiostacji i dźwignie klap. Przed kabiną wskaźnik paliwomierza pływakowego. Włączniki telefonu pokładowego na dźwigni gazu. Przednia kabina przewidziana jest dla instruktora, tylna dla ucznia. Osłona kabiny ze szkła organicznego na szkielecie z rurek stalowych. Wiatrochron stały, spełniający rolę kozła przeciwkapotażowego. Osłona przedniej kabiny otwierana na prawą stronę. Osłona tylnej kabiny odsuwana na rolkach do tyłu, po trzech prowadnicach. Wsiadanie do kabiny ułatwia kryty uchwyt w kadłubie. Z prawej strony kadłuba słupek anteny. Za tylnym fotelem bagażnik, dostępny po odchyleniu oparcia fotela. Za kabiną antena radiopółkompasu przykryta szybką ze szkła organicznego.

Płat trapezowy, trójdzielny, dwudźwigarowy, zwichrzony geometrycznie. W części środkowej profil NACA-23012, w częściach zewnętrznych profil przechodzi w NACA-23009 (przy końcu skrzydeł). Część środkowa, wykonana łącznie z kadłubem, ma konstrukcję kratownicową spawaną z rur stalowych. Pokrycie sklejkowe zabezpieczone płótnem. W górnej części pokrycia, pokrywy umożliwiające dostęp do zbiorników paliwa i radiostacji, z szybką, przez którą widać paliwomierz. Środkowa część płata połączona jest z częściami zewnętrznymi przy pomocy czterech sworzni. Połączenie przykryte jest blaszaną osłoną. Części zewnętrzne skrzydeł — drewniane, z kesonem miedzydźwigarowym. Nosek i keson kryte sklejką, tylna część — płótnem. Lotki szczelinowe, wychylane różnicowo, wywożone masowo i odciążone aerodynamicznie — konstrukcji drewnianej, kryte płótnem. Na całym odcinku między lotkami (również pod kadłubem) — metalowe klapy krokodylowe, uruchamiane ręcznie. Na lewym skrzydle reflektor do lądowania. Na prawym skrzydle rurka Pitota. Na końcach skrzydeł światła pozycyjne.

Usterzenie wolnonośne, trapezowe, konstrukcji drewnianej. Stateczniki dwudźwigarowe, kryte sklejką. Stery kryte płótnem. Ster kierunku wyważony masowo, z rogowym odciążeniem aerodynamicznym i blaszką wyważającą. Ster wysokości osiowo odciążony aerodynamicznie. Dźwigar steru z rury stalowej spełnia rolę wyważenia masowego. Na sterze wysokości klapka wyważająca.

Podwozie stałe, trójkołowe z kołem przednim. Podwozie główne zamocowane w środkowej części płata, jednogoleniowe, wolnonośne. Amortyzacja olejowo-powietrzna. Koła niskiego ciśnienia o wymiarach 500x150, z hamulcami hydraulicznymi. Rozstaw kół 2,27. Podwozie przednie dwugoleniowe, wysunięte skośnie do przodu, wyposażone w tłumik drgań „shimmy" osłonięty owiewką. Amortyzacja olejowo-powietrzna. Koło o wymiarach 300x150, samonastawne. Odstęp koła przedniego od osi kół głównych 1,82 m.

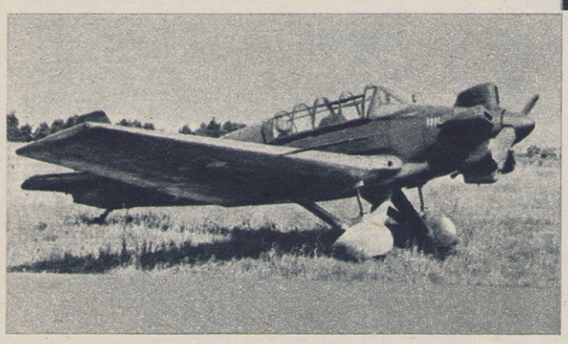
Zespół napędowy pięciocylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem silnik M-11FR o mocy startowej 160 KM, mocy trwałej 140 KM. Łoże silnika spawane z rur stalowych. Silnik okryty osłoną z blachy z owiewkami na cylindry. Rozruch silnika sprężonym powietrzem. Zużycie paliwa podczas przelotu — 36 l/h. Śmigło dwupłatowe, drewniane, stałe, typu J-6 o średnicy 2,05 m, z piastą osłoniętą kołpakiem. Główny zbiornik paliwa w lewym skrzydle. W wersji „Junak-3A" dodatkowy zbiornik paliwa znajduje się w kadłubie przed kabiną. W wersji „Junak-3B" zbiornik dodatkowy mieści się w nosku lewego skrzydła, a pod kadłubem znajduje się ponadto mały zbiorniczek. Łączna pojemność zbiorników 190 l. Zbiornik oleju przed ścianą ogniową.

Malowanie: Samolot malowany od góry na kolor zielonooliwkowy khaki, od spodu na jasnoniebieski. Litery rejestracyjne na kadłubie i górnej stronie skrzydeł — białe. Na spodzie skrzydeł — czarne. Niektóre egzemplarze malowane na srebrno z granatowym pasem wzdłuż kadłuba.

Tekst i rysunki:

mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Protoplastą rodziny był „Junak-1". Foto: B. Koszewski



„Junak-2" z osłonami kół i silnika Foto: I. Piontek

POCZTA LOTNICZA

POSZUKIWANIE STRACONEGO CZASU

„Mam 27 lat, z zawodu jestem technikiem samochodowym, pracuję w charakterze nauczyciela zawodu. Lubię swój zawód, ale przede wszystkim interesuje mnie lotnictwo i jemu chciałbym się poświęcić. Pragnąłbym pracować zawodowo w wojsku jako podoficer strzelec na samolocie. Czy istnieje jakaś iskierka nadziei, ażeby moje marzenia spełniły się? Służbę czynną odbyłem, nie byłem karany, ale służba ta nie była zgodna z moim zamiłowaniem. Ponadto mam przeszkolenie spadochronowe w aeroklubie. Prosiłbym, Droga Redakcjo, o dołożenie wszelkich starań, ażeby moje marzenia spełniły się, za co z góry serdecznie dziękuję" — pisze do nas **Henryk N. z Wierzchowiska w woj. katowickim.**

Odpowiedź zacznijmy od informacji, że we wszystkich sprawach związanych z przyjęciem do pracy zwracać się należy do zamierzonego pracodawcy, a więc w tym przypadku do komendanta odpowiedniej jednostki wojskowej. Ponadto, jeśli chodzi o jakiekolwiek sprawy związane ze służbą w wojsku, to informacji na ten temat udzielają komendanci najbliższych WKR luk WKW. Tam też możemy tylko odesłać naszego Czytelnika, tam też otrzyma on ostateczną i decydującą odpowiedź.

Zupełnie inna sprawa, to nasz pogląd na tę konkretną sytuację piszącego do nas Henryka N. Wydaje nam się, że mając dobry i lubiany zawód nie należy pochopnie rzucać go na korzyść innego. Natomiast zainteresowania lotnicze można zaspokajać w aeroklubach, które zapewniają nie tylko solidny trening i postępy, ale także umożliwiają rozszerzanie swych zainteresowań oraz zdobycie uprawnień w innych dziedzinach niż spadochroniarstwo, takich jak szybownictwo i sport samolotowy.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Ludwik Wiśniewski — Brody Iłżeckie, woj. kieleckie. Kontynuowanie nauki w liceum dla pracujących (ze względu na trudne warunki materialne) nie jest przeszkodą w szkoleniu lotniczym, jeśli oczywiście kandydat odpowiada wszystkim innym warunkom na to szkolenie.

*

Wacław Hoza — Wąsowo, woj. poznańskie. Absolwenci zasadniczych szkół zawodowych, mający na swym koncie kilka lat praktyki, mogą się starać o przyjęcie **wyłącznie przez najbliższe komendy WKR lub WKW** do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych, kształcących w ramach odbywania zasadniczej służby wojskowej mechaników lotniczych.

W przypadku, jeśli kandydat nie jest w wieku poborowym, ale ukończył 18 lat, może się starać o przyjęcie do tej szkoły przez wstąpienie do wojska „na ochotnika".

*

Ryszard Styczyński — O przeniesieniu do jednostki wojsk powietrzno-desantowych decyduje komendant Waszej jednostki. Wstępne szkolenie spadochronowe kandydaci do tych wojsk przechodzą jednak w aeroklubach. Wasze szanse jako już odbywającego służbę wojskową są więc nikłe.

Nie najgorszym wyjściem w razie niepowodzenia będzie poczekanie do chwili ukończenia zasadniczej służby wojskowej i zgłoszenie się do najbliższego aeroklubu w celu przeszkolenia się w skokach spadochronowych i uprawiania sportu spadochronowego.

*

Ryszard F. — Bydgoszcz. Jeśli chcesz zostać w przyszłości pilotem zawodowym, to po ukończeniu szkoły podstawowej powinieneś wstąpić do jakiegokolwiek liceum lub technikum, zapewniającego po jego ukończeniu świadectwo dojrzałości, czyli maturę, która jest niezbędna dla przyszłego lotnika. W międzyczasie mając lat 16-17 zgłoś się do najbliższego aeroklubu w celu przeszkolenia na szybowcach. O dalszych krokach na drodze do pilotowania samolotów dowiesz się już w aeroklubie.

*

Nasz Czytelnik o nazwisku Zientek z Brzegu n/Odrą chce nabyć silnik lotniczy (układ obojętny) o mocy 50-100 KM.

O ile jesteśmy poinformowani, to obecnie nie ma możliwości kupna silników lotniczych przez osoby prywatne.

KTO ZNA PILOTÓW BRONIĄCYCH POZNANIA W 1939 ROKU?

Odwołujemy się do Czytelników „Skrzydlatej Polski" o przyjście nam z pomocą w odnalezieniu lub poinformowaniu, gdzie znajdują się bohaterscy obrońcy Poznania we wrześniu 1939 roku:

ppor. pil. Mikołaj Gandelis Kostecki
kpr. pil. Jasiński
pchor. pil. Jan Pudelewicz.

Wszelkie wiadomości prosimy nadsyłać pod adresem: **Związek Bojowników o Wolność i Demokrację, Zarząd Okręgu, Poznań, ul. Alfreda Lampe 10.**

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Stanisław Henikowski, Warszawa. Prawidłowe i pomyślne wykonanie skoku spadochronowego uzyskuje się w wyniku specjalnego szkolenia. W czasie tego szkolenia lotnik musi praktycznie przerobić wszystkie elementy skoku na przyrządach specjalnych i gimnastycznych (gimnastyka szwedzka, sporty wodne, narciarstwo, ćwiczenia na skoczni, kole reńskim, siatce sprężynowej itp.). Skoki z wieży spadochronowej uważam za najlepszy i najbardziej celowy sposób w zaprawie dla skoczków spadochronowych. dobra kondycja fizyczna lotnika, przy całkowitym opanowaniu przez niego metod wykonywania skoków oraz należyta sprawność spadochronu, gwarantują pomyślne wykonanie skoku.

Nałogowy palacz o wiele trudniej znosi głód tlenowy oraz przeciążenia. Spotęgowane to jest przez toksyczny wpływ nikotyny na układ nerwowy, szczególnie podczas lotów wysokościowymi, zwłaszcza długotrwałymi.

Bogdan Kowalski, Warszawa. Badanie elektroencefalograficzne jest badaniem pomocniczym, umożliwiającym prześledzenie czynności bioelektrycznej mózgowia. W zestawieniu z ogólnym badaniem neurologicznym jest ono cenną metodą badania ośrodkowego układu nerwowego. Wiadomo bowiem, że poważne nawet zaburzenia czynności ośrodkowego układu nerwowego mogą niejednokrotnie przebiegać w sposób bezobjawowy, uniemożliwiający ich wczesne uchwycenie. Dlatego też na Komisji Lotniczo-Lekarskiej przeprowadza się profilaktyczne przebadanie elektroencefalograficzne członków personelu latającego. Profilaktyczne badanie EKG dotyczą szczególnie osób zatrudnionych w specyficznych zawodach, jak np.: piloci, kierowcy, itp.

Przemęczeniu lotniczemu ulegają przede wszystkim piloci „słabi", o słabej odporności psychicznej i fizycznej, ale również piloci silni, doświadczeni, lecz o okresowo zmniejszonej odporności wynikłej z powodu przebytych chorób, nienależytego trybu życia lub niewystarczającego odpoczynku. Odporność na zmęczenie lotnicze da się wyrobić, jeśli stosuje się racjonalny tryb życia, pracy i wypoczynku, odpowiednią zaprawę fizyczną oraz uprawianie sportu. Wytwarza się wówczas tzw. dobra kondycja.

Władysław Kusak, Łódź. Do badania narządu przedsionkowego stosuje się w lotnictwie próby obrotowe w płaszczyźnie poziomej i czołowej. Natomiast próby kaloryczne są stosowane rzadko, tylko w specjalnych i wybranych przypadkach.

Błędnik jako główny organ kierujący równowagą ma bezpośredni wpływ na szereg odruchów ze strony całego prawie organizmu, stąd przy ocenie stopnia jego pobudzenia przy próbach obrotowych lub cieplnych można brać pod uwagę takie odruchy, jak oczopląs, zbaczanie podczas chodzenia (tzw. chód w gwiazdę), próbę mijania, subiektywnie odczuwane ruchy otoczenia, tzw. zawrót głowy, objawy wegetatywne oraz inne mniej jawne odruchy. Ze wszystkich wymienionych reakcji prawie z reguły jest rozpatrywany oczopląs jako najbardziej charakterystyczne kryterium pobudzenia narządu przedsionkowego.

Bardzo duże różnice, występujące w osobniczej odporności na specyficzne warunki pracy w lotnictwie, przyczyniają się do tego, że do lotniczych uszkodzeń słuchu, nie można podchodzić szablonowo. Na podstawie badań audiometrycznych można wyciągnąć ścisłe i sprecyzowane wnioski.

Kazimierz Ryduchowski, Warszawa. Do czynników ujemnie wpływających na narząd wzroku należy zaliczyć nieracjonalną pracę wzrokową, szczególnie w młodym wieku, a mianowicie zbytnie pochylanie się nad przedmiotem pracy. Spotyka się niekiedy, że piloci z dobrym wzrokiem po 2—3 latach studiowania na politechnice wracali do lotnictwa jako krótkowzroczni. Po pewnym czasie przybywania w otwartym terenie u niektórych wzrok powracał do normy.

Reasumując należy w młodym wieku podczas pracy wzrokowej przestrzegać trzech zasad: 1) nie pochylać się nad przedmiotem pracy; 2) nie czytać w pozycji leżącej; 3) nie pracować przy złym oświetleniu.

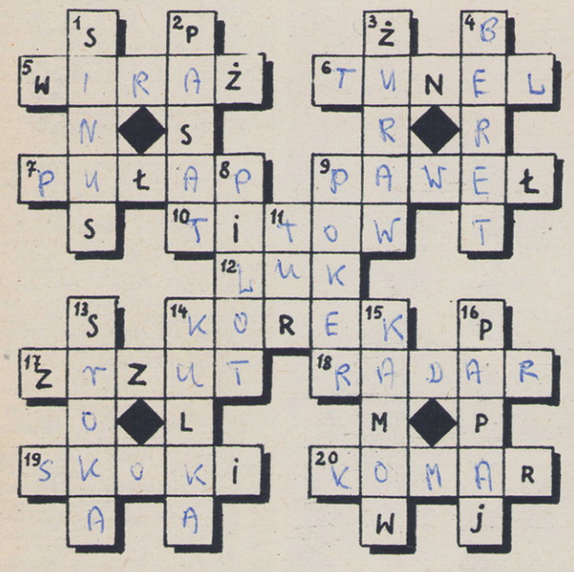
DR HENRYK KLIMEK

KRZYŻÓWKA LOTNICZA

POZIOMO: 5 — inaczej: zakręt; 6 — urządzenie, w którym sztucznie wytworzony strumień powietrza opływa model samolotu; 7 — maksymalna wysokość osiągalna przez samolot; 9 — imię kosmonauty Popowicza; 10 — drugi kosmonauta radziecki; 12 — otwór do wyrzucania bomb z samolotu;; 14 — „korkociąg" w gwarze lotniczej; 17 — wyrzucenie ładunku na spadochronach; 18 — urządzenie radiolokacyjne, służące do wykrywania samolotów w powietrzu; 19 — pasjonują spadochroniarzy; 20 — szybowiec treningowy konstrukcji A. Kocjana.

PIONOWO: 1 — zmana zależność w trygonometrii; 2 — stały wiatr, wiejący ku równikowi; 3 — dwumiejscowy szybowiec polski; 4 — komandos nosi czerwony; 8 — członek załogi samolotu; 9 — hazardowa gra w karty; 11 — samobieżna wyciągarka; 13 — jednomiejscowy szybowiec treningowy zbudowany w 1956 r; 14 — najważniejsza część chyłomierza poprzecznego, zbudowana z ebonitu lub metalu; 15 — radziecki specjalista budowy śmigłowców, współkonstruktor śmigłowca KASKR-1; 16 — gwarowa nazwa dwupłatowca CSS-13.

Opracował: **Edward Zytka**



Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia **21.II.1965 roku,** rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach lub widokówkach** z dopiskiem „Krzyżówka lotnicza".

Rozwiązanie „Szyfrogramu lotniczego" z numeru 1 „SP" z dnia 3 stycznia 1965 roku Hasło: „POMYŚLNEGO NOWEGO ROKU"

Wyrazy pomocnicze: I — bokser, II — ślepak, III — Janusz, IV — pogoda, V — „Kraków", VI — szkoła, VII — Taylor, VIII — Londyn, IX — „Ranger", X — Farman.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Florian Kowalski — Poznań 10, ul. Gnieźnieńska 10; Aleksander Szulte-Nele — Kalisz, ul. Graniczna 17 m 2, woj. poznańskie; Wiesław Dziuba — Rybnik III, ul. Żorska 8, woj. katowickie.**

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

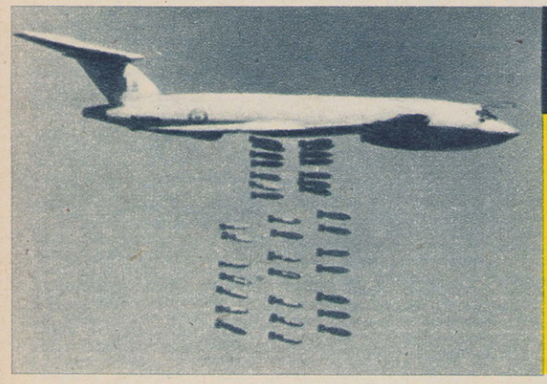
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 531 E-61

TU-124 W BARWACH CSA

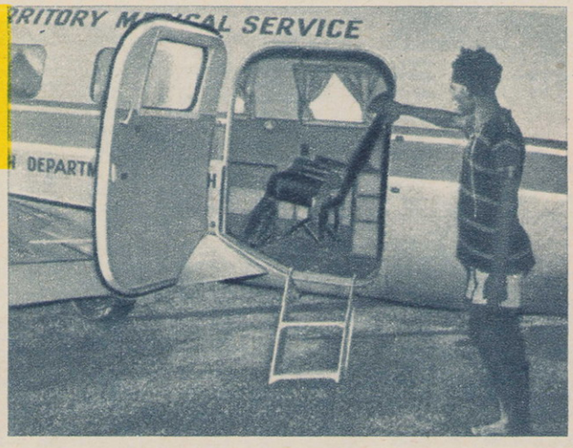
Na trasach zagranicznych czechosłowackich linii lotniczych CSA ukazały się nowe samoloty komunikacyjne Tu-124, produkcji radzieckiej. Oto jeden z Tu-124 na lotnisku praskim.



PRZECIW POWSTAŃCOM

Dążąc do zaognienia sytuacji na Borneo, Anglicy nie wahają się przed wysyłką do Malajzji takich oto bombowców, mogących zabierać 35 bomb o ciężarze jednej tony każda. Wszystko to — przeciwko walczącym o swą wolność patriotom.

LOTNICZE POGOTOWIE W AUSTRALII



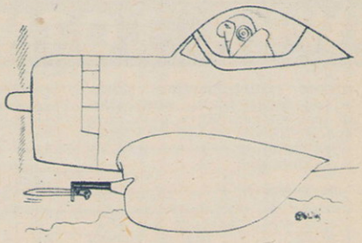
Zamieszczona z prawej strony mapka Australii pokazuje terenowe centrale lotniczego pogotowia ratunkowego, wyposażone w radiostacje. W roku 1963 piloci pogotowia wykonali 1938 lotów, przelatując ponad milion kilometrów i udzielając pomocy lekarskiej 1 504 chorym. Przez radio udzielono porady w 11754 przypadkach. Na zdjęciu: Pogotowie używa m. in. trzysilnikowych samolotów „Drover", budowanych w Austrii w zakładach De Havilland. Mogą one zabierać dwóch chorych na noszach.

Foto: „Interavia"

„FOKA" W RUMUNII

W Rumunii latają na fali... na polskich „Fokach". Na zdjęciu: Nasz stary znajomy, znany pilot wyczynowy Mircea Finescu (drugi od lewej), przygotowuje się do startu.

Foto: „Sport si Technica"



KWIAT INDII

Jedną z najpiękniejszych stewardess, jakie występowały na międzynarodowej rewii mody w Bombaju, była reprezentantka „Air India" — indyjskich linii lotniczych, p. Yasmin Eranee.

Foto: „Air India"

Z ZAGRANICY

ASTRONAUTYKA

* **Próba** umieszczenia na orbicie okołoziemskiej przy pomocy rakiety „Atlas" sztucznego satelity Ziemi „ARS" nie powiodła się — oświadczył przedstawiciel lotnictwa USA. Satelita miał badać promienie kosmiczne i mikrometeoryty.

•

* **W USA** w dniu 22. I. br. wysłano na orbitę wokółziemską satelitę meteorologicznego „Tiros-9". Ważący 138 kilogramów mikrokosiężyc obiega Ziemię po orbicie nadbiegunowej, która wskutek niedokładności w pracy rakiety nośnej nie jest kołowa, jak planowano, lecz eliptyczna. „Tiros-9" ma przekazywać na Ziemię obrazy powłoki chmur (400 zdjęć na dobę).

•

* **Francuski** minister informacji Peyrefitte zakomunikował, że 1 stycznia 1968 r. zostanie oddany do użytku na terenach Gujany francuskiej poligon rakietowy, z którego można będzie wystrzeliwać sztuczne satelity i pojazdy kosmiczne.

•

* **Prezydent USA** Johnson w swym sprawozdaniu na temat ubiegłorocznych przedsięwzięć amerykańskich w zakresie aeronautyki i astronautyki wyraził m. in. nadzieję, że „Kosmos stanie się drogą do pokoju". Prezydent podkreślił, że Ameryka nie może osłabiać wysiłków w tej dziedzinie, ponieważ „przedsięwzięcia ZSRR wykazały, iż zamierza on być czołowym mocarstwem kosmicznym".

•

* **Na „Marinerze-4"** przestała funkcjonować sonda plazmowa, mająca dostarczać informacji o cząsteczkach emanowanych przez Słońce. Defekt ten nastąpił już po 2 tygodniach od chwili wystrzelenia „Marinera-4" w kierunku Marsa w dniu 28 listopada 1964 r.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

* **Na lotnisko** praskie Ruzyne przybył po raz pierwszy samolot indonezyjskich linii lotniczych „Garuda". Był to „Coronado-990", który odbywał lot techniczny z Dżakarty, przez Bombaj, Rzym, Pragę, Frankfurt do Amsterdamu. Jak się przewiduje, latem br. nastąpi uruchomienie regularnej komunikacji z Pragi do Dżakarty.

•

* **„Garuda"** — indonezyjskie linie lotnicze — mają w swym parku trzy samoloty „Coronado-990" oraz Lockheed „Electra" i DC-3. Głównym portem lotniczym Indonezji jest Kemajoran w Dżakarcie, położony na wysokości 5 km nad poziomem Oceanu Indyjskiego. Do Dżakarty latają samoloty CSA (Tu-104), „Aerofłotu" (Il-18), KLM (DC-8) i kilku innych linii.

•

* **Orly i Le Bourget**, dwa główne porty lotnicze Paryża, obsłużyły w ub. r. przeszło 5,7 mln pasażerów, czyli o 11 proc. więcej niż w roku 1963. Oprócz tego przez oba te porty lotnicze przywieziono i wywieziono 126 tys. ton towarów i poczty, czyli o 10 proc. więcej niż w roku 1963.